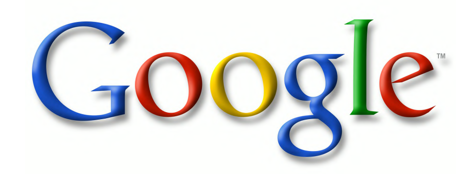
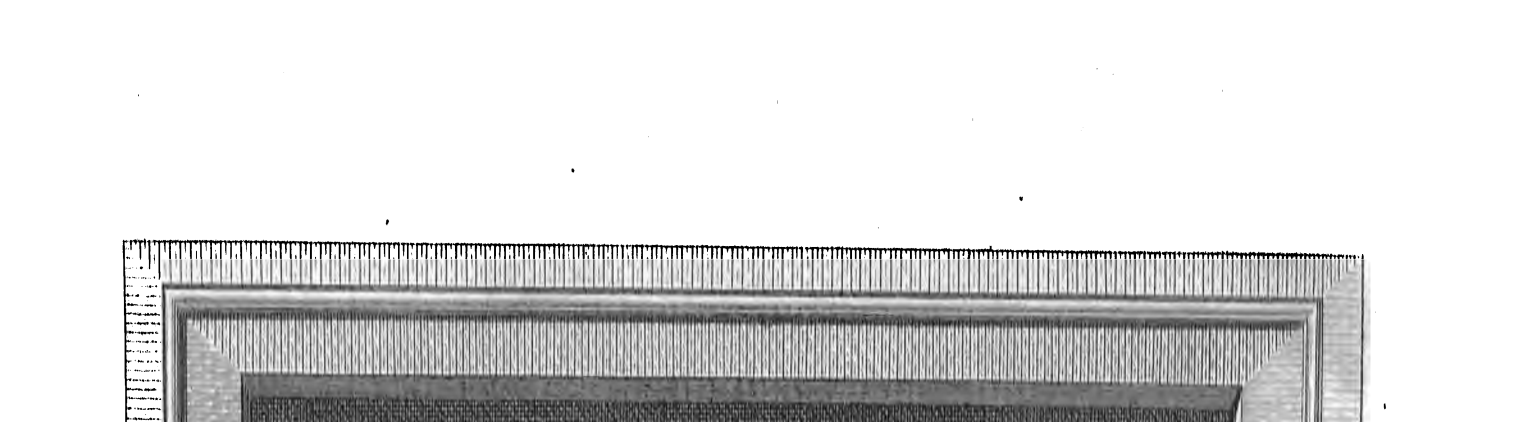


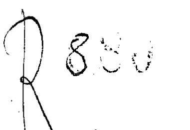


RELACION
DEL ÚLTIMO VIAGE
AL ESTRECHO DE MAGALLANES
DE LA FRAGATA DE S. M.
SANTA MARÍA DE LA CABEZA
EN LOS AÑOS DE 1785 Y 1786.

EXTRACTO DE TODOS LOS ANTERIORES
desde su descubrimiento impresos y MSS.

Y

NOTICIA DE LOS HABITANTES,
SUELO, CLIMA Y PRODUCCIONES DEL ESTRECHO.



Magallanes, Señor, fué el primer hombre
Que abriendo este camino le dió nombre.
Ercilla *Araucana*, *Cant. I. oct.* 8.

TRABAJADA DE ORDEN DEL REY.



MADRID MDCCLXXXVIII.
POR LA VIUDA DE IBARRA, HIJOS Y COMPAÑÍA.

Y todo se excusara si los que por aquí antes pasaron hubieran sido diligentes en hacer Derroteros y avisar con buenas figuras y descripciones ciertas, porque las que hicieron que hasta agora hay y andan vulgarmente, son perjudiciales, dañosas, que harán peligrar á mil Armadas si se rigen por ellas, y harán desconfiar á los muy animosos y constantes Descubridores, no procurando hacer otra diligencia.

Pedro Sarmiento de Gamboa *Viage al Magallanes impreso en Madrid, pag.* 279.

ÍNDICE.

PARTE PRIMERA.

PARTE SEGUNDA.

INTRODUCCION
QUE EXPRESA LOS MOTIVOS DEL VIAGE, Y MÉTODO DE ESCRIBIRLE.

Las expediciones y descubrimientos de los Españoles en el siglo XVI, y los Viages de los Ingleses en el actual han llenado de modo el sistema de Geografia, que ya no se deben esperar novedades importantes; empero la rapidez y multitud de las adquisiciones de aquel siglo, junto á los escasos y defectuosos medios con que se lograron, aunque le hacen mas glorioso y admirable, lo dexaron todo en un estado de obscuridad, especialmente lo que pertenece á la Hidrografia, que cada navegacion era un enxambre de riesgos. Dudosos los rumbos, equivocadas las posiciones, abultados muchos peligros, desconocidos muchos mas, tales eran las noticias que se daban á un Marino intrépido para arrostrarles; pero sin ciencia, sin métodos exáctos en que fundar la esperanza de vencerles, ignorando tanto los inconvenientes que se le originarian, como el partido que pudiera sacar de los mismos elementos á que se confiaba.

A la incertidumbre de aquella edad han seguido las luces de la nuestra, en la que unidos tantos trabajos á favor de la Náutica, calculados con escrúpulo todos los obstáculos, y opuesta mayor resistencia á cada uno, se puede afirmar sin temeridad, que en los viages dilatados no solo es mas cómodo, sino mas seguro el transferirse de unos parages á otros sobre la superficie de las aguas, que transitando paises inmensos por tierra. La freqüencia de los viages ha mejorado las der-

rotas, las observaciones seguras han fixado la situacion de los baxos y escollos, lo certero de los cálculos proporciona el no descarriarse ó conocer el descarrío, la perfeccion de los antiguos medios y la invencion de otros han hecho desvanecer todos los riesgos que eran constantes, y aun para los imprevistos que no puede dominar la potencia humana, como son los temporales y sus conseqüencias, ha conseguido su industria inventar instrumentos que los prevengan para que cojan preparados, ya que no se alcance á evitarlos. Con estos auxilios y los que dá la Geografia, llevada tambien al último ápice de exâctitud, se poseen todos los necesarios para rectificar lo que nuestros mayores dexaron tan incompleto, obra importantísima en que se deben emplear tales conocimientos.

Poseido de estas benéficas miras nuestro Soberano desde el momento de la paz no ha perdido ocasiones de verificarlas. Repetidas por el sabio Ministerio de Marina las oportunas providencias para hacer comunes en la Armada Real todas estas especulaciones científicas, se siguió el emplear los que ya las poseian en la gran obra de un Atlas Hidrográfico de los Dominios Españoles de Europa, y el meditar otros viages mas dilatados y penosos, en que no solo se pusiese en uso lo sublime de las Facultades Náuticas, sino á costa de las fatigas y experiencias de una larga navegacion se formasen los Oficiales en la necesaria y dura práctica de una carrera tan provechosa para los otros, como agria para los que se le consagran. La expedicion al Estrecho de Magallanes se presentó desde luego reuniendo todas estas intenciones. Lo extenso de la derrota hasta él, lo cuidadoso y desigual de la que se debía emprender para reconocerle, la diversidad de todos los climas por donde habia de pasarse y las diferentes descripciones que ofrecia, eran justos motivos de preferirla; pues unía quanto era menester para que al desempeñarla no quedase maniobra Marina ni operacion de Pilotage sin exercicio, y los nue-

vos métodos sin ensayos muy útiles. A estos motivos de ventaja para el Cuerpo se agregaba lo que ganaría la Geografia é Hidrografia con el conocimiento seguro de estas remotas comarcas de los dominios del Rey, de que eran tan encontradas las noticias, presentando cada Viagero un Plano del Estrecho á su modo con diversos nombres, segun la situacion de angustias ó esperanzas en que se encontraba al bautizar sus peligros; hechos los mas sin un proyecto formado, y solo con el incesante desvelo de perder de vista lo mas presto posible tan horrendas regiones; pues aunque Sarmiento y los Nodales que las visitaron de propósito, hayan dexado descripciones mucho mas circunstanciadas que las de los Extrangeros, por la incuria de aquellos tiempos se han perdido sus Planos, con lo que aquellas quedan ininteligibles en mucha parte, y en todas no tan exâctas como deben ser á causa de los cortos auxîlios que le subministró su siglo: variedad y confusion que era necesario aclarar y fixar de una vez para que se juntase á la gloria del descubrimiento de este anhelado tránsito al Pacífico la de reconocerle y describirle completamente.

Otro motivo muy poderoso militaba á favor de esta comision: lo dilatado de los Viages al S. por el Cabo de Hornos, lo pernicioso que suelen ser á los equipages, y los demas inconvenientes conocidos de todos, ha hecho apetecer siempre otro rumbo de menos nulidades: y los ojos de muchos se han dirigido al Estrecho de Magallanes creyendo disminuiría el tiempo y los daños de aquella navegacion: problema interesante que se debia confiar á unos Marinos idoneos, con cuyos votos saliese autorizada para los inteligentes la resolucion. Tales han sido los motivos de enseñanza y crédito para el Cuerpo de la Armada, de correcciones y mejoras para las Ciencias y de utilidad para el Estado, que al emprender esta Expedicion han impelido al Ministerio de Marina.

Realizada ya, quedarian reconcentrados en el reducido nú-

mero de los que la compusieron estos beneficios, si siguiendo el lastimoso descuido de nuestros antepasados se perdiesen semejantes Diarios, ó lo que es casi lo mismo se sepultasen para siempre en unos Archivos que nadie consulta, y en donde son víctimas del polvo y la polilla. Así carecen los Marinos del importante manejo de estos documentos, y la Nacion no goza del mérito de tan costosos afanes, viéndose obligada ahora á recibir y celebrar como nuevas las Relaciones en que Ingleses, Holandeses y Franceses reproducen lo que con tanta antelacion visitaron y acaso con mas escrúpulo los Españoles. Esta omision no solo nos despoja de tantas glorias, sino que atormenta nuestros oidos, y fuerza nuestra pronunciacion con nombres peregrinos á entrambos, solo porque se han olvidado los Castellanos que les impusieron sus primitivos descubridores: omision perjudicial, que con tanta causa obliga á todos á que clamen por una Historia de nuestra Marina, que con verdad revindique estos honrosos derechos, que es empresa digna de que la tome baxo su proteccion un Ministerio tan ilustrado, y que tanto se ocupa en que florezca en todos ramos la Real Armada: como una prueba mas de este conato, y de que procura que la desidia anterior no pase adelante, se puede exhibir la Real Orden de publicar este trabajo, que se presenta para satisfacer á la instruccion del Cuerpo y á la curiosidad del Público.

Quando los Españoles empezaron á escribir el Diario de sus largas navegaciones era este una historia de todos los acontecimientos conforme iban sucediendo, y de qualquier naturaleza que fuesen: exemplo que siguieron todos los Pueblos Marítimos hasta Anson, ya casi mediado este siglo. Su ilustracion ha ido mejorando estos registros de las Navegaciones, y los últimos Viageros Ingleses, y Mr. de Bougainville han separado las materias por capítulos. Para evitar el inconveniente que aun quedaba de la union de los sucesos de aquella navegacion, y las derrotas, descripciones y observaciones para las sucesivas, como sucede en

Biron, unos como Bougainville los han puesto por notas, otros como Wallis y Carteret los han colocado al fin de su Viage. El Capitan Phips ha dado mejor forma á su Diario, reduciendo á tablas los resultados de sus puntos, con que los presenta todos de una vez, disminuyendo el trabajo para las necesarias comparaciones. Nosotros siguiendo tan buenas guias, y aun procurando dar mejor orden, hemos dividido esta relacion en dos partes enteramente distintas: una que contenga lo facultativo y que solo hable con el Oficial de Marina; otra que abrace lo histórico y cuya lectura pueda ser general. Así se evita mezclar con lo técnico del oficio lo que corresponde á otras ciencias naturales, mezcla que origina el doble inconveniente, ó de distraer con noticias que entónces no busca, ni le hacen al caso al Oficial aplicado, que va siguiendo el hilo de las maniobras y derrotas del Navegante que estudia, ó de arredrar de la lectura al Sabio que indaga lo geográfico, lo de la Historia Civil ó Natural, y lo encuentra erizado y confundido con las extrañas abreviaturas de los rumbos y demas expresiones del idioma del Arte, que no comprehende, ni necesita. La distribucion de cada una de estas partes la explica el contenido de sus §§, que es como sigue.

PARTE PRIMERA.

§. I.

Estado de la fragata á su salida: su fuerza y armamento: su dotacion: nombre de sus Oficiales y su destino particular: preparativos peculiares para este Viage: instrumentos para las operaciones Náuticas y Geodesicas: coleccion de las relaciones, así de Nacionales como de Extrangeros, de las expediciones al mismo Estrecho y demas rumbos del Pacífico.

§. II.

Navegacion hasta el Estrecho.

§. III.

Navegacion en el Estrecho con todos sus acaecimientos hasta desembocarle.

§. IIII.

Regreso. En este y en el Viage de ida se omite la fastidiosa repeticion del Punto diario, que nada instruye ni interesa; pero como al Marino le es del mayor momento conocer mas y mas como ha llegado la Náutica al grado de perfeccion que goza, se expresa como se adquiere con las observaciones y cálculos que se han empleado en esta expedicion; á lo que se ha debido su felicidad en lo certero de las recaladas, en lo seguro de la Derrota, y en una palabra en el éxîto completo: contiene igualmente varias reflexîones sobre la Longitud en que debe cortarse la linea, y quanto se ha juzgado digno de nota sobre vientos corrientes, &c. deteniéndose alguna vez para ostentar las seguras utilidades que resultarán quando sea mas familiar al comun de Pilotos el facil manejo de una Muestra Marina, y el modo directo de observar la Longitud por distancias.

§. V.

Tablas de la Derrota. Si la monotona repeticion del punto es tan prolixa como sin fruto, por el contrario son tan sensatas como útiles unas tablas de Derrota que presenten baxo un golpe de ojo el resultado de todos los Puntos Diarios, conteniendo los dias del mes, las corrientes experimentadas, la ley seguida en la variacion, la diferiencia de la estima con las observaciones y demas que concierne á la mira de que multiplicadas semejantes Tablas, se pueda llegar un dia á poseer el exâcto conocimiento de la direccion de las aguas en los mares grandes, deduciendo un sistema de corrientes que se aproxime mucho á la verdad, y que unido á las noticias seguras sobre los vientos reynantes, produzca Derrotas formales para todas las Navegaciones, fundadas en principios mas sólidos y menos equívocos que los

actuales, que estriban en la incierta estima y falaz corredera.

§. VI.

Resultado de las observaciones y demas operaciones executadas en el Estrecho para levantar su Plano: advertencias sobre los Reloxes: situaciones Geográficas de los Cabos y Puntas principales: á que observaciones celestes se deben: observaciones de la variacion y fundamentos del mérito de la Carta que se presenta.

§. VII.

Derrotero del Estrecho de Magallanes para explicar su Carta. De las tareas del Viage en el Estrecho, y de su prolixo reconocimiento se forma este Derrotero muy circunstanciado con las noticias de las corrientes, la posicion de todos los Puntos, descripcion de todos los Puertos, avisos sobre los baxos, precauciones para tomar y dexar los ancladeros: establecimiento de las mareas, y quanto pertenece á un Derrotero completamente desempeñado. En los Cabos principales se dexan los nombres primeros con que les conocieron los Españoles y los que les han dado las demas Naciones. Contiene tambien la derrota que debe seguirse, y concluye con una Tabla de los rumbos y distancias á que corren los Puntos que la determinan, y el Plano del Estrecho y los de sus doce Puertos mas notables, habiéndose depositado en el Archivo de Marina otros 30 de poca consideracion por no abultar demasiadamente y sin utilidad.

§. VIII.

Resolucion del Problema sobre qual Navegacion debe preferirse para la mar del S. Se determina la del Cabo de Hornos, y se señala el Punto donde sin inconvenientes se puede hacer una arribada formando una carta combinada de las mejores noticias de aquellos pasages.

PARTE SEGUNDA.

§. I.

Introduccion á esta segunda parte. Documentos sobre que se han trabajado sus puntos, y crédito que merecen. Noticia histórica del descubrimiento del Estrecho de Magallanes: Viageros que le han freqüentado, con que miras y éxîto: relaciones que se han impreso, ó exîsten manuscritas en la Real Biblioteca, Archivo General de Indias: Librería del Escorial y de Particulares: Viages de los Extrangeros con igual motivo: Crítica y resumen de ellos sacándolo de sus originales, componiendo todos el número de 30. Expediciones al Magallanes.

Los primitivos Diarios de los Españoles se ocultaban con sabia política, porque haciéndose parte de los descubrimientos á competencia con los Portugueses, y deseando disfrutar solo cada uno lo que solo se habia adquirido con tanta gloria como afanes, se recataban en lo posible los rumbos y demas circunstancias de sus navegaciones: reserva que aun era mas justa respecto á las demas Naciones y que han practicado de las mas Filosofas en estos últimos tiempos (*). De aquí el esmero, que no merece ninguna crítica, de archivar todos los Diarios y papeles de los Descubridores; pero dexando de ser un misterio estos Viages, y siendo ya comunes á todos los Pueblos marítimos desde fines del siglo XVI, empezó á estar de mas aquella reserva, y hubiera importado mucho publicar tantas glorias marítimas entonces completas. Los grandes cuidados de la Monarquía en el siguiente siglo, su decadencia en todo y muy especial en la parte Literaria, y la casi aniquilacion de nuestra Marina, fueron obstáculos insuperables, que han resultado en ho-

(*) El Comodoro Birón habiendo á su entender descubierto unas Islas en el Pacífico de orden del Almirantazgo, no se puso en el Diario que se publicó su Latitud ni Longitud, expresando que lo haria en los papeles Públicos quando se hubiese tomado posesion de ellas por el Rey de la Gran-Bretaña (Primer Diario de este Viage traducido por el Doctor Ortega pag. 114 de la 2 edicion.

nor de las otras Potencias; pues no teniendo interes alguno en ocultar sus Viages, han repetido las colecciones tan útiles á los Navegantes, como honrosas á los que las han promovido. Desde Dampier comenzaron los Ingleses á manifestar todos los suyos, y así que hubo varios á diversas partes, á formar las famosas colecciones de Hacluyt, de Purchas, la que se hizo baxo la direccion de Harris, y la voluminosa que traduxo Prevost: los Holandeses tuvieron el mismo esmero con los Viages de sus famosas Compañías, dándolos á luz separados y en cuerpo de coleccion; y los Franceses aunque no pueden competir con estas Naciones en sus empresas Marítimas, han continuado tambien en este ramo su teson de instruir la suya con freqüentes traducciones de lo que han trabajado las demas. En tanto el silencio de los Españoles les perjudicaba de muchas maneras: tomaban el carácter de nuevas las Expediciones de los Estrangeros: se atribuían impunemente la antelacion en muchas empresas: se iba perdiendo la noticia de las Españolas, llegando á asegurar el famoso Cook, que hasta el Viage de Alvaro de Mendana en 1595 no se puede hablar con exâctitud (*), y solo se daba un extracto reducido de las mas notables, igualmente injurioso por las circunstancias que omitian, que por las fábulas que les achacaban. Para remediar, aunque tarde, en la parte posible este descrédito, se procuró al formar esta relacion, usando de los correspondientes permisos de la Superioridad, consultar antes los depósitos mencionados para desenterrar las memorias que se conservasen. A esta diligencia se han debido parte de los preciosos MSS. que se citaran; pero no se hubiera cumplido ni con mucho nuestro deseo á no haber manejado la rica coleccion de un benemérito Literario, que no contento con hacer de ella el mejor uso, la franquea con generosidad á quantos juzga que la pueden emplear útilmente (**).

(*) En la Introduccion á su segundo Viage.
(**) El actual Cosmógrafo mayor de América Don Juan Bautista Muñoz.

Del conjunto de estas noticias se forma la de todas las Expediciones al Magallanes, y en esta parte se revindican muchas glorias que nos pertenecen, no solo en su primer descubrimiento, que nadie disputa, sino en la serie de los sucesivos Viages: en haber sido los primeros, que con designio formado le embocaron por el mar del S. y no casualmente Winter el compañero de Drake, como generalmente se cree, siendo posterior á Ladrilleros: en el primer conocimiento del fin meridional de la América: en buscar un paso por el N. y otras particularidades que se colocan en sus respectivos lugares al tratar de los MSS. que las refieren.

Aunque la publicacion íntegra de estos venerables Códices fuese de tantos modos apreciable, no ha debido tener lugar en la presente obra. Acaso no está lejos: acaso estos y los demas Viages de Españoles que exîsten todavía formarán en breve una coleccion enteramente original y digna de grande aprecio. Acaso se aproxîma la época de que al fin goce la Nacion la Historia de su Marina y de sus Viages; pero en tanto que llega este suspirado dia, ciñéndonos á los justos límites de una noticia histórica, se dá el paradero de estos Diarios, y un Breve Epítome de su contenido, ilustrándolo con quanto dicen los Historiadores contemporaneos, pará que el Marino encuentre un por mayor de estos Viages suficiente para su inteligencia y fundado juicio; y el comun de los Lectores la instruccion necesaria de los que han pasado al Magallanes. Para completar este § se ha practicado lo mismo con las de los Estrangeros, poniéndoles por orden cronólogico, y para evitar las equivocaciones que resultan de las traducciones y compendios se han consultado los originales para dar el Extracto de los Viages, 1.º de Magallanes, 2.º de Loaisa, 3.º de Caboto, 4.º de Alcazaba, 5.º de Camargo, 6.º de Ladrilleros, 7.º de Drake, 8.º y 9.º de Sarmiento, 10. de Candish, 11. de Merik, 12. de Chidley, 13. segundo de Candish, 14. de Hawkins, 15. de Mahu, 16. de Noort, 17.

de Spilberg, 18. de los Nodales, 19. de Narburough, 20. de Vood, 21. de Vea, 22. Flibustiers, 23. Genes, 24. Beauchesne, 25. Mercant, 26. Quiroga, 27. Biron, 28. Wallis, 29. Carteret, y 30. Bougainville.

§. II.

Descripcion del Estrecho: division de su terreno en alto y baxo: temperamento, calidades del suelo, y una tabla del estado del Barómetro y Termómetro mientras la mansion de la Fragata. Producciones del Estrecho en yerbas, plantas, flores, arbustos y árboles. Descripcion de los quadrúpedos, aves, peces é insectos.

§ III.

Habitantes del Estrecho: su division en Patagones é Indios: su estatura y diferencias: sus modales, costumbres, alimentos y orden de Sociedad: su vestido y armas: sus exercicios de caza y pesca: sus habitaciones y sus buques.

§. IIII.

Si convendria poblar en un Estrecho donde la naturaleza y el hombre solo vegetan y esto lentamente.

Tal es el plan raciocinado sobre la execucion de este trabajo; para cuya completa inteligencia falta que advertir dos cosas: una sobre los nombres impuestos á sus diversas partes: otra sobre el Retrato de su primer descubridor de que sale adornado. Como en el espacio de casi tres siglos son tan pocas las Expediciones dirigidas al Magallanes, esto por tan diferentes Pueblos, y sin llevar unos los Diarios de otros, eran los mismos objetos siempre nuevos al último investigador, que los bautizaba segun la práctica comun marinera, ó atendiendo á sus circunstancias particulares, ó queriendo conservar con ellos su memoria ó la de su buque, de sus amigos y protectores. Perdidos los primitivos Planos, las equívocas señas de las Relaciones conservan muchos nombres de los que no se pueda afirmar con seguri-

dad el Cabo, Puerto, ó Punto, lo que dió motivo á imponerles otros, y á aumentar la confusion; de suerte, que de unas partes tan remotas y tan poco freqüentadas hay mas nombres que de las Costas de mas comercio de Europa. Basta para confirmar esto saber, que un Cabo tan notable como el de las Once mil Vírgenes le conocen muchos Estrangeros baxo un nombre Ingles: otros le llaman de la Vírgen María, y algunos solo de la Vírgen. El mismo Estrecho se empezó á llamar de la *Victoria*: tomó despues el nombre de *Magallanes*, que Sarmiento mudó en el de la *Madre de Dios*, y baxo estas tres apelaciones se encuentra en las Historias y en Provisiones Reales. Esta variedad es mucho mayor en los Puntos interiores, pues aun á los principales, que no se podian equivocar en Sarmiento, como no le consultaban los Ingleses y Holandeses, le imponian otros que publicaron en sus Relaciones. En la presente, que por su escrúpulo y exâctitud es de lisonjear fixará para siempre estas incertidumbres, se han hecho revivir en la mayor parte, como era justo, los nombres de los primitivos descubridores Españoles, sin dexar de retener algunos ya muy conocidos de los Estrangeros; y para el que quiera hacer la confrontacion se pone una lista del significado de los que se conservan, y de quales corresponden en otros Diarios á los que se substituyen. En los demas Puntos intermedios, que nunca han sido tan prolixamente descriptos como ahora, cuyos nombres no se sabian con seguridad, ú eran por Ingleses ú Holandeses insignificativos para nuestros Marinos, no se ha dudado imponerles otros segun se iban presentando al cariño ó respeto de los que trabajaban por darlos á conocer quanto mejor les era posible, que es lo esencial, pudiéndose responder con el célebre Dampier, que usó de la misma licencia al caprichoso que sin fundamento ni instruccion lo censurase: «Yo no me he parado mucho en deletrear los nom»bres de los Lugares, &c. que en muchas de estas remotas »partes se dan al gusto del Viagero y varían segun sus dife-

„rentes humores. Escribo para mis paisanos, y por tanto por „la mayor parte he usado de aquellos nombres familiares á los „Marineros Ingleses. (*).

El Retrato de Magallanes se debe á una dichosa casualidad. Estando en Toledo el que ha trabajado este Viage, viendo la coleccion de Pinturas y otras preciosidades que adornan la casa del Canónigo de aquella Primada Don Felipe Vallejo, le mostró este Retrato, que está en una tabla de 25 pulgadas de largo sobre 20 de ancho: su campo obscuro, y en su parte superior este letrero, que se ha enmendado en el Retrato abierto ERN. MAGALANUS SUPERATIS ANTARTC. FLETI-ANGUSTIIS CLARISSIM. El Señor Vallejo usó de la generosidad de permitir se traxese á Madrid para grabarlo si se estimaba digno, y el Ministerio de Marina por consagrar esta débida recompensa á la memoria de aquel intrépido Navegante, ya que por su gloriosa muerte no pudo disfrutar de las que fué acreedor, mandó se colocase al frente de este Viage.

Deseando averiguar su identidad, pues el benemérito poseedor prendado de la pintura la hubo casualmente en una almoneda en la Corte, y con la noticia del considerable número de los que adornan la Galería del Duque de Florencia, cuya lista trae el Vasari, se registró este Autor, y se encontró efectivamente entre el de otros grandes hombres de su siglo (**) y que ya existía allí en 1568. En toda su dilatada obra no hace mencion expresa de él, y solo en la vida de Broncino, hablando de su Discípulo Christofano del Altísimo, refiere que el Duque le envió á Como á que retratase para su Galería del

(*) For the same reason I have not been curious as to the Spelling of the Names of Places &c Which in many of these remoter parts are given at the pleasure of Travellers, and vary accordig to their different Humours....... Y Write for my countrimen; and have therfore, for the most part, used such Names as are familiar to our English Seamen &c. (The Preface p. 3.)

(**) Vasari Tom.7. pág. 467. Edic. de 1772 Tavole dei Ritratti del Museo del Duca de Fiorenza.

rico Museo de Giovio aquel Hombre raro, que tantos habia juntado los Héroes y hombres notables en todas lineas, y que en efecto lo hizo con un gran número. Se puede conjeturar sin violencia, que con los demas adquirió entonces el de Magallanes(*).

Para ver la semejanza de este Retrato con el de Toledo se obtuvo por medio de Don Alexandro Belmonte, que se halla en Italia, una copia de lapiz, que cotejada con el de aquí, no solo es exâctamente el quadro del mismo tamaño, sino idéntico el mismo Retrato con la propia accion, fisonomía, vestido y gorro. Los de Italia conjeturan, que por lo mucho que aquella copia se parece á la manera del Ticiano, sea de algun original de aquel célebre Pintor. Se sabe el gusto que este tuvo en Retratos, y la multitud que hizo, aun de personas que no conoció, y acaso este original era el que paraba en el Museo de Monseñor Giovio. El de Toledo exâminado atentamente por el Pintor de Cámara Don Mariano Maella es de dictámen, que no hay duda sea de la escuela de Angelo Broncino, y que tambien tiene algunos visos en el modo de pintado y colorido á las cosas de Ridolfo Estrat nombrado el Estradano; pero no se atreva á decir positivamente de quien es, pues estos AA. Florentinos son dificiles de conocer, porque no hay por aquí mucho de ellos. Sea lo que fuere de esta diversidad de dictámenes, harto comun en cosas de esta naturaleza, no se puede dudar por la semejanza de estos dos Retratos y por su antigüedad que sean de Magallanes. Mucho mas seguro es el exquisito esmero que en abrirle ha puesto el benemérito Don Fernando Selma, tan justamente apreciado, y que positivamente no disminuirá su mucho crédito con este último trabajo de su delicado é inteligente buril.

(*) Tom. 7. pag. 150.

LISTA

De los nombres impuestos por los Navegantes Extrangeros á los Puntos principales del Estrecho.

Al Cabo de S. Gregorio que es el S. y O. de la Angostura de la Barranca le llaman los Ingleses *Punta Sweepstakes*.

A las Islas ó Islotes de Santa Marta y de Santa Magdalena les llaman de S. Bartolomé y de S. Jorge: los Franceses á esta última de *los Leones*; y nuestros Nodales *Islas Pingoines*

Al Cabo Negro le llaman los Ingleses *Punta de Purposs.*

Al Cabo de S. Isidro le llaman los Ingleses *Cabo de Shut up* y los Franceses *Cabo Redondo.*

A la Punta del Boqueron le llaman los Ingleses y Franceses *Cabo de Monmouth.*

A la Bahía de Romay la nombran los Ingleses *Freswaten* y los Franceses de *Duclos.*

Al Rio de S. Juan de la Posesion le llaman los Ingleses *Rio Sedger.*

A la Bahía de S. Nicolas llaman los Franceses *Bahía Francesa.*

A las tres pequeñas Bahías que están al N E. de esta les llama Bougainville de su nombre, de *Bournand* y de *Bouchage* contando de S O. á N E.

A la Bahía de Castejon llaman los Ingleses *Bahía Snug.*

A la Bahía de Solano le llaman los Holandeses *Bahía de Vood.*

A las Islas de los Príncipes llaman los Ingleses *Islas de Carlos y Monmouth.*

A la Isla que está próxîma al E. de la de Carlos III. llaman los Franceses *Isla de Rupert* y á la de Carlos III. de *Luis el Grande.*

A la Punta N. y E. de la Isla de Carlos III. llaman los Ingleses *Cabo de Cross-tide.*

A la Bahía de Ariztizabal llaman Ingleses y Franceses *Bahía Isabel.*

A la Bahía de Vacaro Ingleses y Franceses nombran *Rada de York.*

Al Rio de Vacaro le nombran los Ingleses *Rio Batchelor* y los Franceses *du Massacre.*

RELACION DEL VIAGE AL ESTRECHO DE MAGALLANES.

§. I.

PREPARATIVOS PARA EL VIAGE.

Comunicada la Resolucion del Rey al Capitan General de la Armada para armar una Fragata que executase el reconocimiento y levantase el plano del Estrecho de Magallanes, se eligió la nombrada Santa María de la Cabeza, de conocidas buenas propiedades, pareciendo mas conveniente que no estuviese forrada en cobre, no dudando que las de construccion Francesa son á propósito para qualquier navegacion, como ha habido un nuevo motivo de comprobarlo durante el viage; pues en mas de una urgencia las bondades del buque han librado de riesgos al parecer inevitables. Su mando y el logro total de la comision se confió al Capitan de Navío D. Antonio de Córdoba, dexándole el arbitrio de escoger la Oficialidad, Guarnicion y Tripulacion, llevando un Segundo de su confianza, y dos Oficiales versados en las observaciones astronómicas.

En uso de esta facultad nombró al Capitan de Fragata D. Fernando de Miera, y aprovechándose de la ocasion oportuna de hallarse en Cadiz el Brigadier D. Vicente Tofiño con los Oficiales destinados en aquel Departamento á los estudios sublimes de la Náutica, que habia dos años entendian en la formacion del Atlas Hidrográfico de las Costas de España, pidió dos de ellos, que instruidos,

y firmes en las observaciones astronómicas y ágiles en el manejo de todos los instrumentos necesarios para esta expedicion, como que ya tenian el estudio y exercicio suficiente, le auxîliasen en ella; empezando á cogerse tan temprano el fruto de la acertadísima providencia del Gobierno de destinar Jóvenes que se consumasen con estudios oportunos para este y semejantes encargos. Fueron elegidos los Tenientes de Fragata D. Dionisio Alcalá Galiano y D. Alexandro Belmonte, los que sin exônerarse en nada de las fatigas ordinarias del servicio abordo, se encargaron de las observaciones astronómicas, de las operaciones geográficas, y del cuidado y uso de los reloxes é instrumentos embarcados. Su desempeño fué con la mayor satisfaccion del Comandante, y la presente Relacion del Viage, ademas del Derrotero que la acompaña que es enteramente trabajado por estos Oficiales, se debe casi á las notícias extractadas de sus Diarios, formados con el mayor esmero é inteligencia, y dignos de servir de modelos.

Tambien pidió el Comandante al primer Piloto D. Joachîn Camacho, y le confió la execucion de los planos particulares de los Puertos, Bahías y Ensenadas que van en esta Relacion, y que son de la mayor exâctitud por la acertada práctica y mucho esmero que empleó para levantarlos con especial complacencia y aprobacion del Gefe.

Los demas Oficiales que eligió para que le acompañasen en esta ardua navegacion, se expresan en el estado siguiente, que es el de la dotacion con que salió la Fragata, la qual era de porte de 36 cañones.

ESTADO DE SALIDA.

El Capitan de Navío D. Antonio de Córdoba, *Comandante.*
El de Fragata D. Fernando Miera , *Segundo.*
D. Miguel de Zapiain , *Teniente de Navío.*
D. Tello Mantilla.
D. Dionisio Alcalá Galiano. } *Tenientes de Fragata.*
D. Alexandro Belmonte.
D. Pedro de Mesa.
D. Joachîn Blanco. } *Alféreces de Navío.*
D. Francisco Villegas.
D. Felipe Perez de Acevedo. } *Alféreces de Fragata.*
D. Joachîn Fernandez Salvador.
D. Eugenio de Cardenas.
D. Remigio Bobadilla. } *Guardias Marinas.*
D. Julian Martiano.
D. Joseph Riquero. } *Capellanes.*
D. Joachîn Camacho 1.º
D. Antonio Castellanos 2.º } *Pilotos.*
D. Juan Luis Sanchez.
D. Bartolomé de Rivas. } *Cirujanos.*
D. Antonio Rico.
D. Antonio Castro. } *Pilotines.*
D. Pedro Sanchez.

TOTALES.

Oficiales mayores 21 : Guardias Marinas 2: Tropa de Infantería 30 : Tropa de Artillería 10: Oficiales de Mar 20 : Artilleros de Mar 54: Marineros 66 : Grumetes 46 : Pages 6 : individuos de Provision 3 : Criados 19.

Total de Plazas 277.

Como la estacion estaba tan adelantada para el objeto del viage ; por ser el de 17 de Setiembre, no perdió el Comandante un momento en su pronta

habilitacion, de modo que el 27 del mismo salió la Fragata del Arsenal artillada, aparejada, y con los repuestos necesarios: se embarcaron 8 meses de víveres, y 5 de agua y leña; y como el feliz éxîto de las expediciones marítimas pende en gran parte de la salud de los equipages, puso el Comandante uno de sus mayores cuidados en esto, embarcando á mas de vários fardos de ropa de abrigo para repartir segun la necesidad á la Tropa y Marinería, quantas medicinas preservativas ha manifestado la experiencia ser de utilidad no equívoca.

Miéntras el Comandante entendia en esto, los dos Oficiales encargados de las observaciones conduxeron abordo los Reloxes de longitud N.° 15 y 16 de Fernando Berthoud, que son de la dotacion del Observatorio de Cádiz, y á mas el de Arnold pequeño N.°71, que era propio de D. Alexandro Belmonte, y con observaciones hechas desde tierra y señales desde abordo, segun se explica en la Introduccion al Derrotero de las Costas de España (*), empezaron á averiguar su movimiento, y á formarles las tablas correspondientes.

Se embarcó asimismo una coleccion completa de instrumentos de las formadas de orden de la Corte en la de Lóndres por el Señor Jacinto Magallanes, y que se deben á los Artistas mas célebres de Inglaterra, sobre cuyo uso ha publicado excelentes Memorias en un tomo en 4° mayor impreso en París en 1775, describiendo al mismo tiempo los adelantamientos y perfecciones que ha dado á las várias piezas de que se componen, con una exâcta y prolixa explicacion de todas ellas; y los

(*) Introduccion al Derrotero del Atlas del Mediterraneo, pág. 50.

principales instrumentos de que se constan pueden tambien verse en la citada Introduccion. (*) Solo se tuvo el azar de que al transferirse abordo desde el Obrador del Instrumentario el Barómetro Marino, saltó el tubo de vidrio sin haber recibido golpe, y se derramó el azogue, acaso por no estar bien purificado ó por no haberse proporcionado la cantidad. La falta de tiempo obligó á la dura necesidad de emprender un viage semejante sin el socorro de este precioso quanto delicado instrumento.

Tambien se llevaron los mejores Quintantes y Sextantes Ingleses para observar en la Mar; pues si con la ayuda de los reloxes se esperaba poder determinar en cada dia el error que produxese en la estima su incertidumbre inevitable y las corrientes, tambien con observaciones continuas de las distancias de la Luna al Sol y á las Estrellas, executadas con estos excelentes instrumentos de reflexîon, y por dos observadores distintos, era de lisonjearse (como en efecto lo manifestó la experiencia) que se podria conocer en cada Lunacion, si en los reloxes siguiendo sin alteracion notable, se podria fiar, siendo estos cálculos y comparaciones las que producen los buenos resultados.

Finalmente como ninguna de quantas noticias se pudieran adquirir dexaba de ser de aprecio para comprobarla ó que sirviese de aviso, los mismos Oficiales se proveyeron de quantos viages y Relaciones al Magallanes y al Pacífico se han publicado hasta el dia por todas las Naciones; y se debe hacer justicia á la amistad que les profesa el Capitan de Fragata D. Alexandro Malespina, Teniente de

(*) Id. pág. 48.

la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz, que atendiendo al bien que resultaría al servicio de que llevasen completas estas noticias, y á que por el corto tiempo que debian detenerse no se podian hacer venir los muchos libros que les faltaban, les cedió todos los suyos, y buscó entre otros Compañeros los que no poseía, para que ningunos echasen ménos de quantos pudiesen en la ocasion ser útiles.

Concluidas estas prevenciones indispensables, y satisfecho el Comandante de tener ya á su bordo quantos preparativos juzgó eran necesarios para el desempeño de su comision, se franqueó el 8 de Octubre de 1785 enteramente listo y pronto á dar la vela la mañana del siguiente dia.

NAVEGACION DESDE CADIZ
HASTA AVISTAR
EL CABO DE LAS VÍRGENES.

Recibidas del Capitan General de la Armada las últimas órdenes é instrucciones con el permiso de emprender el viage, se dió la vela al amanecer del 9 con el viento al terral floxo y la marea vaciante. Poco viento, y este á la virazon no permitió alejarse, y al anochecer no se habia perdido de vista á Cadiz. Se mantuvo calmoso en la noche, y al rayar la luz se avistó el Cabo Espartel á larga distancia. Siguió la calma, y por la marcacion, observacion de longitud por reloxes, y latitud al Mediodia, se conoció que las aguas habian llevado á la Fragata hácia el 2° quadrante: cosa muy comun aquí por el curso que tienen para el Estrecho de Gibraltar. A la tarde se entablaron las brizas floxas, y se dirigió la derrota á Canarias, sin que en este intervalo sucediese cosa digna de notarse. Año de 1785. Octubre. 9 10

Los reloxes N.° 16 de Berthoud, y N.° 71 de Arnold seguian uniformes; pero el N.° 15 del primero hizo ya desconfiar de su exâctitud, porque se apartaban sus resultados diarios de los de los otros.

En esta travesía no se experimentó giro considerable en las aguas, compensándose los errores. 16 Al amanecer se avistó la Gran Canaria y el Pico de Teyde en la Isla de Tenerife. A las 7 $\frac{3}{4}$ de la mañana, en el instante que se tomaron alturas de Sol para deducir la longitud por los reloxes, se

Año de 1785. Octubre.

marcó el Pico al O 3° S, y la punta Occidental de la Gran Canaria al S 14° O. (*) de donde se deduxo el punto de marcacion, situando los antecedentes segun la fixa la Carta de Mr. Verdun de la Creme; y la latitud que resultó se halló acorde con corta diferencia con la que se observó al Mediodia, atendida la estima de 4 horas y media llevada con atencion, y la que las aguas habian podido tirar al S en este intermedio, como lo manifestaban las marcaciones á las Islas. La Fragata estaba, pues, en este momento segun la marcacion en 28° 18′ 20″ latitud de N. y en longitud O de Cadiz 9° 28′ 48″. El Relox N.° 16 de Berthoud señalaba 2′ 7″; y el 71 de Arnold 3′ 4″ al O del Punto de marcacion: diferencia poco considerable, y que daba lugar de esperar buenos resultados de estas máquinas, abandonando enteramente la cuenta del N.° 15, de cuya exâctitud siempre se habia desconfiado. Las compensaciones de los errores diarios de la estima habian sido tales, que diferia ésta pocos minutos del Punto de marcacion (**).

(*) Todos los rumbos de la aguja que se dén están corregidos de variacion. La longitud se empieza á contar desde el Meridiano del Real Observatorio de Marina de Cádiz.

(**) El célebre Cook en la relacion de su último viage se empeña en probar que la posicion de la Rada de Santa Cruz en Tenerife está 14′ 30″ al O de lo que le dixo el Capitan de Navío D. Joseph Varela, que destinado con MM. Verdun de la Creme, y Bordá, entendian en la construccion de la citada Carta. Las observaciones de nuestro Astrónomo son preferibles á las de Cook por ser absolutas é independente de los errores que pudo darle á este su relox; mas no obstante, como se empeña tanto en que el Sr. Varela se equivocaba, se compararán dos posiciones de Mr. Cook con otras exâctamente determinadas por dos distintos Astrónomos, y juntos estos cotejos con el de su recalada al Cabo de Buena-Esperanza, donde se halló 8′ 25″ al O de la longitud verdadera,

Se siguió todo el dia con poco viento navegando entre la Gran Canaria y la Isla de Tenerife, cuyo Pico se perdió de vista poco despues de la media noche, ocultándose todo el dia siguiente por lo cargado de la atmósfera. Con las brizas medianamente frescas se continuó la derrota al S S O para salir con mas brevedad de las calmas que á veces se encuentran á Sotavento de las Canarias. Año de 1785. Octubre. 17

Deseando cortar la equinocial entre los 14° y 15° de Cádiz para librarse de las calmas que suelen casi siempre experimentarse al E de este Punto, se dirigió la derrota al S; no obstante que lo comun es cortarla por las cercanías del Meridiano de Tenerife. 20

Desde que se cortó el Trópico se repartió diariamente á la Tripulacion y Guarnicion un buen plato de gaspacho, y con el riego freqüente de vinagre y sahumerio en los entrepuentes, se logró tener la gente sana y robusta.

El 24 en la noche faltaron por primera vez las brizas en los 11° de latitud N, y se quedó en calma con alguna turbonadilla, no habiendo sucedido cosa notable desde que se perdieron de vista las Canarias hasta este Punto. 24

El cielo claro y el viento constante y fres-

parece se manifestará sin duda, que su relox salió de Inglaterra con un error absoluto, ó le contraxo á pocos dias.

Ouesant al O de París, segun MM. Verdun, y Borda	7°	24′	39″
El mismo segun Mr. Cook	7	37	37
Cook al O	0	13	04
Cabo de Finisterre al O de Cádiz, segun D. Vicente Tofiño	2°	55′	54″
Segun Cook	3	12	00
Cook al O	0	16	00

Año de 1785. Octubre. quito, que templa los ardientes rayos del Sol, y una mar, que rara vez se agita con exceso, han hecho nombrar con razon á esta parte del Océano Golfo de las Damas. La vista diaria de peces voladores, toninas y bonitos diversifica algo la monotonia de la scena, lográndose, como sucedió en la Fragata, la compañía de avecillas no marinas, que arrojadas del pais natural á mas de 100 leguas por un viento superior al que pueden contrastar, esperaban evitar la muerte entregándose ellas mismas en manos de los hombres.

25 Al siguiente mediodia se entablaron de nuevo las brizas del E al ENE, que aunque algo floxas hacian se esperase en breve cortar la línea.
26 En la noche inmediata se experimentó una recia turbonada, que no habiendo dado lugar de aferrar todo el aparejo que se deseaba, causó algunas leves averías; pero en recompensa se tuvo la satisfaccion de conocer el aguante de la Fragata. Duró bastante y arreciando á veces buscaba la relinga de Barlovento, por lo que se arribó hasta el O. Al cabo de una hora empezó á ceder y se despejó poco á poco el cielo, que tenia el peor
27 semblante. En la mañana se habló á una Fragata Mercante Portuguesa nombrada el Pez Medeo. Dixo iba con destino al Janeyro, y traia 38 dias desde Lisboa: al Punto se dexó considerablemente; y comparado y exâminado su poco andar, cesó la admiracion de que traxese su viage tan poco adelantado.

31 Hubo calmas y bonanzas hasta el 31, que se entablaron los vientos bonancibles por el N E. y
Noviembre. N N E. estando por los 7° 30′ de latitud N, y el
1 primero de Noviembre declinó hasta el S S E.

La situacion en longitud era los 14° al O de Cádiz: tomando la vuelta del E no se adelan-

taba nada en latitud, y con la del 3[r] quadrante, aunque se conseguia esto, era mas lo que se ganaba para el O, y por consiguiente era separarse mucho del Meridiano de Tenerife (esto es, 10° 22′ O. de Cadiz, Punto en que previenen nuestras derrotas se corte la línea). Una, dos ó tres experiencias de igual número de embarcaciones, que por haberla cortado muy al O no han podido montar el Cabo de S. Agustin en la Costa del Brasil, han sido causa de que se decida con esta precaucion, no obstante de ser mas comunes y duraderas las calmas miéntras mas próxîmo á la Costa de Guinea, las turbonadas mas violentas, y los rayos y centellas mas continuas, como resulta de las incesantes experiencias. De un temperamento de ésta naturaleza se sigue por precision que la salud de las Tripulaciones padece mucho, que se alarga la navegacion, se acaba el agua, y entra el escorbuto, princípio y causa de tantas muertes y desgracias. La conservacion del equipage debe ser siempre el objeto primario de los Comandantes, no solo porque lo exîge así la humanidad, sino porque es el único médio de conseguir el cumplimiento de las comisiones. En los largos viages en que no se espera refresco alguno, debe mirarse esto con mayor esmero. Con estas consideraciones se determinó tomar la bordada que mas grangease para el S, deseando salir quanto ántes de estos parages calmosos y expuestos. La Fragata, segun se habia notado, era bolinera, y así era de esperar, aunque se decayese á Sotavento, que se podria aprovechar esta ventaja luego que se pasase al emisferio meridional: resolucion á que animó tambien la seguridad que se tenia en el Punto.

Año de 1785. Noviembre.

Los vientos siguieron del S S E. al S. E. y el cielo y horizontes con caris aturbonado, como de

Año de 1785. Noviembre.

ordinario sucede aquí. El 8 se reconoció una fenda en el mastelero de gavia de alto á baxo, como
8 de una vara de extension, y que penetraba considerablemente, por lo que se empezó á proporcionar la vela con la precaucion debida.

9 El 9 á las 10 de la noche se cortó la línea por los 19° de longitud O de Cádiz (351° 22 de Tenerife), segun el relox de Berthoud N.° 16, acorde con el de Arnold N.° 71, que se habian hallado dentro del medio grado con las observaciones lunares. La estima colocaba la Fragata 54′ al E de los reloxes, y 1° 22′ asimismo al E de las observaciones. Por las repetidas que se han hecho de la variacion de la abuja, ya por acimut, ya por amplitud, se ha encontrado la Carta de variaciones de Mr. Bellin del año de 1757 bastante exâcta en las inmediaciones de la línea; pero no así fuera de ellas, y habiéndose aplicado con prolixidad á conocer el grado de exâctitud que podia esperarse de estas observaciones, parecen acordes las que están dentro de un grado, y es muy ordinario observarlas en dos ó tres de diferencia en el intervalo de una hora. Las disputas de Mr. de Monier con el Capitan Cook, citadas en el tercer viage de este, movieron á este exâmen; pero aunque acordes con el Capitan en el resultado, no se puede decir como él decia de la suya, que la abuja de nuestra Fragata era exêlente.

Luego que se pasó al emisferio del S los vientos se fixaron al S E. declinando mas bien para el E que para el S. Lo mismo habia sucedido á la Fragata Santa Catalina, que mandada por D. Joseph Varela hizo en 1777 navegacion de Cadiz al Brasil, que viéndose precisado á cortar la línea muy al O, rezeló despues no poder montar el Cabo de S. Agustin; pero á proporcion que fué en-

trando en el emisferio meridional, y acercándose á la Costa del Brasil, se le llamó el viento mas al E, y aunque pasó á la vista de Fernando Noroño, montó sin dificultad aquel Cabo. Quasi lo mismo experimentó Cook, y nuestras embarcaciones en su vuelta de América á Europa lo están confrontando con continuas experiencias, por cuyas razones parece prudente aventurar algo y procurar desde luego pasar la línea equinocial entre los 15° y 20° de Cadiz; pero para tomar este partido debe considerarse la calidad y propiedad del buque.

Año de 1785. Noviembre.

El mismo Cook establece segun el resultado de sus observaciones, que desde el Meridiano de Tenerife para el E las aguas tiran á esta parte, y al O desde el mismo Meridiano para el O, esto es, que siempre tiran para la Costa. La experiencia ha contestado en este viage la segunda parte de esta proporcion, y por ellas se puede explicar el fenomeno de que los Navegantes hallan diferencias ya para el E, ya para el O. Las pocas noticias que se han podido exâminar se han hallado acordes, y se puede citar el Navío S. Lorenzo en su navegacion á Lima al mando del Capitan de Navío D. Felipe Gonzalez, que habiendo cortado la línea al E del Meridiano de Tenerife, halló unas grandes diferencias al E, quando recaló en la Costa Patagónica: referia su derrota á la Carta de Mr. Bellin, que la hemos hallado en aquella Costa bastantemente exâcta. Por otra parte nuestras embarcaciones, que en su vuelta á Europa pasan siempre al O del primer Meridiano, hallan generalmente las diferencias al O. Se pudieran tambien citar algunas, en que las diferencias han sido muy cortas ó ningunas por haber pasado muy cerca de dicho Meridiano.

Año de 1785. Noviembre.

Los brizas siguieron del E hasta los 18°, y se
experimentó la vuelta ordinaria, esto es, que á
20 proporcion que se va aumentando latitud, llaman
mas para el E y N E, con lo que se consiguió
montar sin trabajo el Cabo de S. Agustin, y pasar
sin cuidado el paralelo de los Abrojos, no obs-
tante que las aguas habian tirado considerable-
mente para el O, segun el resultado de nuestras
observaciones. En los 22° 45′ de latitud S falta-
ron las brizas, siendo de notar, que inmediata-
mente cesó el curso de las aguas para el O. Por
espácio de dos dias hubo vientos del S y S O.
Despues se entablaron al N E.

El 21 se avistó al Navío de la nueva Compa-
ñía de Filipinas, nombrado los Placeres, que nos
envió el bote abordo luego que estuvimos proxî-
mos. Habia salido de Cadiz el primero de Octu-
bre con destino á Lima, y cortado la línea dos
dias despues que la Fragata sobre 2° ó 3° mas al E.
Su punto, que era de estima corregido con aguas
al O, concurria con el nuestro de reloxes y dis-
tancias Lunares. Se siguió la derrota con rumbo
algo mas al E que el del Navío, y con nuestra
22 ventaja de vela se perdió de vista al dia siguiente.

27 Por los 31° 45′ de latitud meridional empeza-
ron los vientos á rolar por N y 4° Quadrante has-
ta el 3°. En esta altura y en las inmediaciones á
la Costa del Brasil la experiencia hace ver de con-
tinuo, que si despues de haber soplado el N E. se
llama al N. y llega á tocar algo en el 4° Qua-
drante, no dexan de llamarse al S O. de donde
vienen con la mayor violencia. A estos vientos
llaman comunmente Pamperos, denominacion que
han tomado en el rio de la Plata, por venir por
las vastas llanuras de que en aquellas Provincias
se llaman Pampas.

Año de 1785. Noviembre.

Desde los 18° 5′ hasta los 41° la longitud que daban los reloxes se mantuvo al O de la de la estima de 2° á 2° ½; pero desde este paralelo, en el que se empezaron á experimentar vientos del 3° y 4° Quadrante, hubo, segun el resultado de los orarios, un curso considerable de las aguas para el E: de suerte, que desde el 8 hasta el 13 de Diciembre, que se corrieron los paralelos desde 41° á 45°, hubo de error en la estima 1° 35′ en longitud. El de la latitud en el mismo tiempo fué de 1° 32′, siendo el resultado de las aguas al primer Quadrante. Los hilos de corrientes y el hervidero de las aguas manifestaban lo que acreditó despues la experiencia de las observaciones.

Se hace esta nota para manifestar á qué yerros tan considerables está sujeta una estima, aunque se lleve, como sucedió en la Fragata, con la atencion mas cuidadosa; ¿pero que exâctitud se puede esperar computando en ½ ó en ¼ de segundo lo que se ha de andar en una hora, y mas movido por un agente tan desigual en fuerza, en un fluido agitado, y aunque fiados en una excelente máquina, qual es la aguja, no de la mayor confianza por las indispensables guiñadas del Navío, y por la incertidumbre de su variacion? Este caso y otros muchos que se pudieran citar, demuestran que el Oficial de Marina que descuide la Astronomía Náutica dista mucho de poder desempeñar con tino una navegacion. ¡Qué reconocimiento no se debe á los muchos que en nuestra Armada se aventajan en este ramo! ¡Y qué elogios al Ministerio, que tanto promueve el estudio, y distingue á los que sobresalen!

Diciembre. 6

El 6 de Diciembre por la latitud S 38° 51′ y la longitud de 45° 53′ O. se cogió del agua una tina como de una pipa catalana acerrada: su pro-

Año de 1785. Diciembre

fundidad de 3 ½ palmos, su diámetro mayor lo mismo, y el menor de 3. Tenia varios arcos de madera y uno de fierro, y estaba cubierta por la parte exterior de mucho verdin, y de la broma que llaman los Marineros pie de burro: se halló boca arriba, y con tan poca agua dentro, que no era suficiente para cubrir su fondo: esto manifestaba haberse mantenido mucho tiempo en el agua sin volcarse, y se conjeturó haber sido arrojada de alguna embarcacion Catalana á la embocadura del rio de la Plata, y traida hácia este punto por los vientos N O. que habian reynado sin mucha mar. A una casualidad semejante fiaba Colon su descubrimiento, quando creyendo perecer de vuelta de su primer viage, escribió lo mas esencial en un pergamino, que arrojó al mar en un barril vacío y cerrado, porque su alma grande aun en este conflicto no se olvidaba de la posteridad.

11 Poco ántes del mediodia se notó un corto movimiento en la Fragata, cuya extrañeza repetida por dos veces hizo creer seria temblor de tierra; y algunos de los Oficiales que lo habian sentido en otras ocasiones asintieron á esta conjetura. Al dia siguiente falleció el Marinero Alonso Mateo sin mas síntomas de enfermedad, que un fuerte dolor cólico, que en pocas horas le acabó. Fué sensible la pérdida de un individuo; pero se tenia la satisfaccion de ver á toda la gente disfrutar buena salud, y que la mudanza del clima cálido al frio no les hubiese hecho impresion notable.

Desde los 43° se siguió la derrota á reconocer Cabo Blanco, pero no lo dexaban conseguir los vientos del O. No se puede recomendar bastantemente que en las derrotas de semejante navegacion y en las del mar pacífico se atraque á la Costa Patagónica en tiempo de Verano, en el que

no se conocen en ellas las travesías del S E. pues de otro modo los vientos generales del N O al S O impiden que se consiga quando se desea. Si en la navegacion á Lima se pasa muy distante del Cabo de las Vírgenes, y se encuentran desde su paralelo los vientos del S O. costará indecible trabajo reconocer la Isla de los Estados, y será aumentar los de un viage que sin este motivo es de los mas duros.

Año de 1785. Diciembre.

Finalmente la tarde del 13 se cogió sonda con 60 brazas arena fina parda. Se distaba de la Costa, segun la Carta de Mr. Bellin, por lo que daban los reloxes comprobado con las distancias Lunares 64 leguas, siendo la longitud 55° O. y 45° 35′ 5″ la latitud: por lo que se hizo rumbo al S S O. que atendida la situacion se juzgó el mas conveniente. 13

Debe advertirse que la sonda de la Costa Patagónica no es tan regular como algunos tienen entendido. Es muy comun el sistema de que se puede computar el número de leguas que se dista de ella por el de brazas de la sonda en cantidades iguales. Pero aproxîmándose la Fragata segun la navegacion que hizo, halló aumento en el fondo. La verdadera baliza es la vista de la Costa, y aun así se tendrá de 18 á 24 brazas de fondo, como lo notaron varios Navegantes, que han escrito sus viages. No hay riesgo alguno en aproxîmarse á la Costa, que toda es limpia, exceptuando un baxo que hay en los 48° 34′ de latitud de 5 á 6 leguas de la orilla. Los Capitanes Nodales, y Mr. de Bougainville le han reconocido y situado, dexándole el nombre de baxo Vellaco, por juzgarlo tal los primeros; pero parece preferente la situacion que le dió el Frances por haber observado la latitud al medio dia quasi en su para-

Año de 1785. Diciembre. lelo, si bien la corta diferencia que hay en la que le asignaron estos Marinos no dexa la menor duda de su existencia.

Desde que se entró en sonda hubo á la vista innumerables aves marinas, lobos y ballenas, pues es muchísimo lo que abundan estos mares de ellos.
18 El 18 al ponerse el Sol se logró reconocer la Costa á 5 ó 6 leguas de distancia por los 51° de latitud; pero el no estar los horizontes despejados no dexó determinar bien que parte de ella era, aunque segun la latitud debia ser la recalada enfrente de la boca del rio de Santa Cruz, así llamado por los Capitanes Nodales. Sondóse 45 brazas fondo arena parda y negra. Toda la noche se navegó á lo largo de la Costa con rumbo al S y S $\frac{1}{4}$ S O. sondando de 48 á 43 brazas arena fina parda y
19 negra; y al amanecer se reconoció el Cabo de Barreras Blancas, segun los citados Nodales, ó Fair Werthen (buen tiempo), segun Wallis y demas Estrangeros. Esta siguiendo la observacion de latitud del Mediodia en 51° 31′ 30″ S. y por la diferencia que resultó por los horarios entre este Cabo y el de las Vírgenes, colocado este por las observaciones de abordo, se halla en 62° 40′ 30″ longitud O. de Cadiz.

Al S. del Cabo de Barreras Blancas se notaron 7 mogotes pequeños dentro de la Costa, aunque bastante apartados de la orilla del mar bien próximos entre sí y quasi de la misma altura, lo que movió á llamarles los Frayles. A las 11 del dia se avistó al fin el Cabo de las Vírgenes, y á larga distancia se conoció que la boca del rio Gallego está buena porcion de Costa al S. del Cabo de las Barreras Blancas. El viento que habia soplado con mucha fuerza por el S O. durante el dia quedó calma á las 3 de la tarde, y considerando que se

podria mantener la Fragata con seguridad fondeada al abrigo de la Costa, y no sotaventarse en el caso de volver á ser el viento contrario, esperando así la mejor coyuntura para empezar la navegacion del Estrecho, se dió fondo á un ancla con un ayuste de 3 cables en 28 brazas arena fina y lamosa al N del Cabo de las Vírgenes 4 leguas de distancia, y 1 ½ de la Costa de través. Año de 1785. Diciembre.

El viage hasta este punto no pudo ser mas feliz, pues en 70 dias se consiguió hacer travesía tan larga. La Tripulacion gozaba de muy buena salud, y estaba deseosa de seguir adelante, no porque ignoraba los trabajos y peligros que experimentaría, y á que ya estaban preparados, sino por lo natural que es al hombre el deseo de experimentar cosas nuevas, y lo que le lisonjea poder excitar la admiracion de otros, y ser útil á sus semejantes: solo pesaba que la terquedad de los vientos contrarios retardase el principio.

ACAECIMIENTOS
Y
NAVEGACION DEL ESTRECHO.

Año de 1785. Diciembre. 19

Apenas se habia dexado caer el ancla y puesto el bote en el agua, quando enfrente de la Fragata se notaron grandes candeladas en la Costa, que manifestaron la exîstencia de habitantes; y deseosos de comprobar en este punto las notícias de los Viageros, se empezó el reconocimiento, dirigiéndose con el bote adonde desde abordo se veian los Indios, los quales vinieron á caballo á recibirle hasta la playa, aunque siempre montados y rezelosos al parecer: pero con algunas señas de amistad, presentándoles várias buxerías que se llevaban al intento, se calmaron y admitieron al instante el convite de venir abordo.

La indiferencia con que dexaron sus caballos y todas aquellas cosas que no eran necesarias á su entender, dió una prueba indubitable de la providad y buena fe con que viven entre sí. Uno hablaba muy poco el Español, de lo que se infirió habia tenido bastante comunicacion con nuestros establecimientos de la Costa Patagónica, pues nombraba algunas veces al Capitan Antonio Viedma, y al Piloto Bernardo Tafor: traia un Poncho de pañete de los que se fabrican en la Provincia del rio de la Plata, y su trage era el mismo que usan los criollos de la América Meridional, con solo la adicion de una especie de manta de pieles de Guanaco, cosidas entre sí, y en todo idénticas á las que venden los Indios en los esta-

blecimientos de la citada Provincia. Año de 1785. Diciembre.

Este dixo se llamaba Francisco Xavier: era de una estatura regular y dirigia enteramente á su compañero, cuyo abultado cuerpo de 6 pies y 11 ½ pulgadas, medida de Burgos, no dexaria de causar novedad á los habitantes de este antiguo continente. Su principal atencion parecia fixarse en un sable ó machete que tenia ceñido, y que solo se consiguió exâminar despues de mucho trabajo por no alarmarle. La vayna era de bayeta picada, y tenia grabado en la hoja un letrero que con letras mayúsculas decia: *POR EL REY CARLOS III.* Ademas estaba cada uno de ellos provisto de lazos y bolas: armas bien conocidas en la Provincia de Buenos Ayres.

No omitió Francisco Xavier cosa alguna de las que podian estrechar nuestra recíproca amistad: advirtiendo que se extrañaba tuviese su compañero al rededor de los ojos una señal en forma circular, pintada de blanco en la parte superir y en la inferor de negro, le mandó inmediatamente la limpiase, y obedeció muy luego valiéndose de una piel de Guanaco.

Ambos se manejaron con la mayor amistad y buena fe, manifestando en todo mucha seguridad y franqueza: fumaron tabaco: se sentaron á la mesa, usando diestramente el tenedor y cuchara; pero se rehusaron de un todo al vino y aguardiente, escupiendo Francisco Xavier un sorbo de éste que se le habia inducido á probar, y del que advirtió á su compañero se abstuviese, dando á entender á todos que conocia los malos efectos de los licores fuertes. Durmieron despues en unos colchónes, y al amanecer los llevó el Bote á tierra, donde saltaron muy contentos haciendo señas á la gente que se aguardase para traerles algunas

Año de 1785. Diciembre. pieles y carne de Guanaco; pero como llevaban órden de restituirse inmediatamente, no aguardaron.

22 Se continuó hasta el 22 por la mañana en este fondeadero, experimentando á veces el viento del O. muy recio y lo mismo sus inmediatos, ó quedando otras en calma. Este dia estando al N. y N O. fresquito, se dió la vela dirigiéndose al Cabo de las Vírgenes, y llevando la Lancha por la proa aparejada como Balandra para que advirtiese de la cantidad del fondo. A las 3 de la tarde se consiguió ponerse á la boca del Estrecho, y á las 5, conociendo contrariedad en la marea, se dió fondo en 28 brazas coral, quedando como 1 milla de la Costa del N, y como 2 leguas dentro del Estrecho.

A las 8 de la noche reconociendo la marea parada y estando en calma, se levó la Fragata para mejorar de fondeadero, y ayudada de los remolques de Lancha y Bote y de la marea, que no tardó en ser favorable, se siguió hasta las 11 que se dexó caer el ancla en 15 brazas fango y arena. No se conoció giro en las corrientes hasta las 3 ½ de la mañana, que se aproó al N O ¼ O. y á las 5 era su fuerza hácia el S E. de 5 ½ brazas por corredera.

23 Los Patagones que habian estado toda la tarde anterior en la parte mas próxîma al buque, y que se habian retirado al ponerse el Sol á algunas quebradas, volvieron á la playa al romper el dia en número crecido, todos á caballo y seguidos de sus perros. Muchos se apearon al llegar á la playa para saltar en señas de la mayor amistad.

Como convenia para la seguridad del buque coger un fondeadero abrigado, á esto se dirigieron las miras, y á las 8 de la mañana, conociendo

Año de 1785. Diciembre

la marea parada, se dió la vela en demanda de la Bahía de Posesion. Poco ántes se envió á la Lancha para que navegase por la proa, manifestando por médio de señales la cantidad del fondo, para navegar con ménos riesgo. A las dos horas de seguir la vuelta de N se viró á la del S. estando en 7 brazas arena fina y parda. La Fragata estuvo tan tarda en el movimiento y perdió tanto en la maniobra, que llegó á estar en 4 brazas escasas, y á poco mas de un cable de la playa; de modo que se oia clara y distintamente á los Indios repetir las voces de abordo con la mayor distincion, de lo que se puede deducir son tan finos de oidos, como de gran volubilidad de lengua.

Se siguió bordeando con vientos bonancibles del O. al S O. hasta las 2 ½ de la tarde, que se conoció se empezaba á perder el poco camino grangeado. Para evitar esto se dexó caer el ancla en 24 brazas arena obscura lamosa, demorando el Cabo de la Posesion al O 18° N. y la tierra alta del Cabo de las Vírgenes al N 58° E. A las 4 ½ llamó el viento al E bonancible, y aunque la marea era contraria, no se dudó vencer la poca fuerza que llevaba con la del viento, dando toda vela; pero á las 6 hubo contraste del O: no obstante se siguió bordeando hasta las 11 ½ de la noche, que se dexó caer el ancla en 24 brazas arena fina y fango. La Lancha, que navegaba algo distante de la Fragata dió bastante cuidado, porque refrescó mucho el viento, y costó algun barlovento el recogerla.

Toda la noche se continuó fondeado y el 24
viento muy fresco del O S O. al O: á las 9 de la
mañana se tomaron dos rizos á cada gavia para
disponerse á dar la vela luego que la corriente no

Año de 1785. Diciembre.

fuese contraria: en efecto se executó al mediodia, y se bordeó sin dexar la sonda, exâminando á menudo el fondo hasta las 7 de la tarde, que se ancló en 16 brazas arena parda lamosa, quedando el Cabo de la Posesion al O 22° N. y el Monte del Denero al N 48° O. Las continuas variaciones del viento fueron contrarias en las diferentes bordadas que se dieron durante 7 horas, y así se grangeó muy poco, pues apénas se adelantaron 4 leguas despues de 5 dias de un continuo trabajo. La corriente siguió hasta las 11 ½ hácia el S E: á esta hora se quedó parada, y aproó la Fragata el viento qué sopló con ranchas fuertes. El Cielo se mantuvo acelajado toda la noche, por lo que no fué posible observar las emersiones del 1° y 2° satélite de Júpiter, de las que se esperaban la buena colocacion del Cabo de las Vírgenes.

25 Todo el dia 25 se siguió fondeado, el viento fresco del S O, y la mar gruesa de él: la corriente estuvo, ó parada ó con direccion al E S E, y aunque se procuró exâminar por médio del escandallo la cantidad que crece el agua, no se pudo conseguir á causa de las varias mutaciones del buque ocasionadas por las corrientes y mudanzas del viento, que le mantenian en un continuo borneo; no obstante se puede asegurar, que no es muy considerable, pues nunca se hizo perceptible.

26 Al otro dia cedió el viento quedándose casi calma, pero la corriente fué casi siempre contraria. Por la tarde fué el Bote á tierra con el fin de hacer vârias operaciones conducentes á levantar el Plano de esta parte del Estrecho. Los Patagones que en los dias anteriores no habian venido á la playa y se habian mantenido como una milla tierra adentro, procurando dulcificar lo riguroso

del tiempo con el calor de las candelas que habian mantenido constantemente, se dirigieron en número de 30, todos hombres, al parage donde debia aterrar el Bote, al que recibieron con la mayor amistad y buena fe: se les regalaron várias buxerías de vidrio, haciéndoles sentar para ponérselas al cuello con cintas encarnadas, y el segundo Comandante regaló al mas alto una gola de metal con su nombre y la fecha de este dia; pero no quisieron admitir el convite de venirse abordo, y se retiraron al caer la tarde al lugar de su mansion, prometiendo que lo harian al otro Sol (modo con que se expresaban para denotar el dia siguiente): á la Fragata llamaban el Carro grande, distinguiendo al Bote con el nombre de Carro chico. Con esto hubo ocasion de exâminar por segunda vez el carácter pacífico de estos Patagones, como tambien su estatura y costumbres. El no desamparar esta playa miéntras nos mantuvimos á sus inmediaciones prueba mas bien el deseo de poseer algunas buxerías Europeas (alhajas para ellos) que el del trato. Esta Tribu se componia de 300 á 400 personas entre hombres y niños, no habiéndose descubierto muger alguna, que sin duda habian dexado en sus tolderías interiores, adonde cada noche se retiraban. Se hicieron en tierra con total satisfaccion quantas operaciones se necesitaron, y concluidas regresó el Bote.

Año de 1785. Diciembre.

El 27 comenzó el viento á refrescar por el S O. con ráfagas espantosas, y la Fragata, que hasta entónces se habia mantenido sobre un ancla, empezó á garrar sobre la Costa, y la mar engrosó furiosamente. En esta situacion se determinó en Junta de Oficiales dar fondo á la segunda ancla á fin de aguantarse de esta suerte, tanto por no 27

Año de 1785. Diciembre.

perder la que teníamos en el agua, como por no exponer la Lancha, que estaba por la popa, y que era tan imposible de meter, como imprudente abandonarla.

29 Así se mantuvo hasta el 29, que á las $4\frac{1}{2}$ de la tarde sobre una racha del O$\frac{1}{4}$SO. faltó impensadamente el ayuste de tres cables, y quedó la Fragata garrando sobre la otra ancla: inmediatamente se dió fondo á la tercera, y cesó de garrar; pero con lo que habia garrado demoraba la Punta de Miera casi por el través de la direccion del viento á distancia de 2 millas.

Esta situacion dexaba en la triste alternativa, ó de abandonar la suerte de la Fragata á la resistencia de sus amarras, ó de dar luego luego la vela, ántes que lo imposibilitase el garrar algun tanto mas; pero este partido en la situacion de la Fragata, y en la poca vela que el viento permitia largar, era maniobra tan arriesgada como dificil.

Se determinó no obstante por el voto unánime del Consejo de Guerra que se hizo, á pesar del riesgo de perder la Lancha. Dióse la vela sobre codera, abandonando las amarras; y ésta maniobra executada con la mayor actividad y buen éxîto, y con el favor de la corriente y de las especiales propiedades del buque, le libertó de un peligro tan inminente, aunque acosta del mayor sacrificio que entónces podia hacer.

En este desgraciado accidente se perdieron 3 anclas y mas de 4 cables; y por tanto se miró al pronto como decisivo para el malogro de la comision. Los mas de los viageros anteriores habian dado fondo en la misma situacion, y no se necesita mas que un ligero exâmen del parage y circunstancias para decidir, que era esta maniobra

tan necesaria, como extraña la violencia de los vientos que causaron la pérdida. Año de 1785. Diciembre.

Así que se desembocó el Estrecho, se ciñó el viento la vuelta del N, procurando coger el abrigo de la Costa Patagónica para meter la Lancha, lo que se consiguió con felicidad, aunque acosta de mucho trabajo, y despues de haber recibido várics golpes, de que quedó desguarnecida y en el peor estado.

Los vientos siguieron toda la noche del O. con tanta violencia, que no permitieron mas vela, que el estay de mesana, y por la mañana habian arrojado á la Fragata á 16 leguas de la Costa. Los recursos de amarras que quedaban para seguir la comision se reducian á 3 anclas, sacando la segunda que habia de repuesto en la bodega, y dos cables enteros y otros dos pedazos, con que se pudo formar un ayuste de 170 brazas, un calabrote algo grueso, y el arbítrio de formar quarta ancla con dos anclotes amadrinados.

A pesar de tan cortos medios se determinó seguir y embocar el Estrecho luego que el viento lo permitiese. En efecto, habiendo cedido la mañana del 31, se ciñó el viento al O S O, toman- 31
do la vuelta del S; y el primero de Enero al amanecer se volvió á avistar el Cabo de las Vírgenes, de donde se estaba á 24 leguas. A las 8 estaba la Fragata á la boca del Estrecho, y habiendo bor- 1
deado todo el dia con poca ventaja, al anochecer cargó el O. por lo que se tomó el partido de coger segunda vez el abrigo de la Costa, hasta que el tiempo proporcionase mejor coyuntura. Año de 1786. Enero.

El 2 el viento del O S O. estaba algo ménos 2
fresco, con lo que se embocó tercera vez el Estrecho, y habiendo bordeado toda la mañana con ventaja, se quedó en calma á la 1 ½ de la tarde.

Año de 1786. Enero.

A esta hora se advirtió, que la corriente era contraria, y para evitar hiciese perder el camino adelantado, se dió fondo á un anclote en 43 brazas árena fina y conchuela, demorando el Cabo de las Vírgenes al N 31 E. 4 leguas. A las 3 se entabló el viento por el S O. bonancible, y la corriente llevaba ya muy poca fuerza, por lo que se dió inmediatamente la vela, y no obstante de haber anochecido, de estar el viento al O fresco, y el caris no muy bueno, se continuó navegando, pues aunque fuese bastante arriesgado de noche, entre costas y por parages sembrados de peligros poco conocidos, la escasez de anclas y cables lo hacian preferible.

Toda la noche se navegó con las gavias y el trinquete, sondando de tiempo en tiempo, y virando luego que se cogian 14 ó 16 brazas. Parece que puede asegurarse, que siempre que se encuentre en esta parte mucha fuerza y constancia en las aguas para el E, y casi insensible su curso para el O. es señal de que los vientos serán muy frescos y auracanados por el O; pues en esta tercera entrada, que no siguieron con fuerza y constancia de esta parte, se conoció que el curso de las aguas habia sido favorable.

3 Sin embargo de que de noche no puede hacerse navegacion ventajosa para ganar barlovento en estos parages, al amanecer se habia progresado mas que en todos los dias anteriores, y á las 11 de la mañana ya se habia montado el Cabo de Posesion, á pesar de no haber cedido el O y sus inmediatos. A las 6 de la tarde, demorando el Cabo de Posesion al N 25° E. y el Monte de Amon al O 54 N, habiendo calmado enteramente el viento, y conociendo que la corriente tenia algun giro para el S E. se dió fondo á un anclon en 10

Año de 1786. Enero.

brazas arena parda: se echó el Bote al agua para sondar en las inmediaciones de la Fragata y buscar el canal que conduce á la angostura de nuestra Señora de la Esperanza, nombrado así por Sarmiento. A las 6 $\frac{1}{2}$ de la tarde tomó la corriente su giro al S O. y á las 7 $\frac{1}{2}$ llevaba 2 millas de fuerza hácia esta parte. A las 9 volvió el Bote, y se supo que siguiendo la vuelta del O N O. habia bastante fondo: que no habia podido reconocer la boca de la Angostura; pero que creia era la que desde abordo se habia conjeturado. A las 9 $\frac{1}{2}$ se dió la vela para ponerse en mejor situacion, y á las 10 $\frac{1}{2}$ fondó á un ancla en 23 brazas arena y lastre, considerándose ya tanto abante con la boca de la Angostura. La mayor fuerza que se pudo exâminar en la corriente fué de 3 millas.

A las 8 de la mañana, habiendo empezado á 4
perder la fuerza que desde las 2 habia tenido la corriente para el N E. se dió la vela. Al medio dia, ya enfrente de la Angostura de nuestra Señora de la Esperanza, con el favor de la corriente se logró ir hasta su medianía á pesar del viento; pero empezando á repuntar el agua para el N E, y estando enteramente calma, se dió fondo á un ancla en 38 brazas lastre grueso, quedando muy próxîmos á la Costa N. de la Angostura.

Inmediatamente se destacó el Bote á tierra para la continuacion de las operaciones geométricas, y regresó á las 8 satisfecho perfectamente su deseo, y trayendo ademas una gran abundancia de marisco y patos zaramagullones. No fué posible matar Guanaco alguno, aunque se vieron vários, y fué preciso echar tres zorrillos, que se habian cogido por el pestífero olor de sus orines, que se percibian á una gran distancia. La corriente fué aumentando por grados su fuerza, de modo que

Año de 1785. Enero.

á las 7 tiraba $7\frac{5}{7}$ millas. Si se conjetura, la mayor fuerza que llevará en la medianía del canal puede asegurarse, que es de las mas rápidas que se conocen en el Globo. Este accidente fué favorable para poder llegar con el Bote á la Fragata: se dexó ir á la vela por la proa del buque, y abandonado á la corriente que estaba en su mayor fuerza, aun estuvo así á pique de desgaritarse.

La tarde de este dia cesaron por la primera vez los vientos reynantes del O, y los hubo por tres horas del N E y N fresquitos. Aunque acosta de algun riesgo, se determinó dar la vela para aprovecharse de la marea, que debia ser favorable toda la noche, y por consiguiente á las $9\frac{1}{2}$, teniendo ya el agua poca fuerza para el N E. se empezó la faena de levarse, y acosta de algun trabajo se consiguió ponerse en breve á pique.

Prontos ya á dar la vela y con la esperanza de hacer progresos durante la noche, se estaba muy distantes de pensar, que en este parage esperaban nuevas pérdidas y considerables. Los dos cabrestantes, un calabrote nuevo por virador, un aparejo real, y diversos otros recursos que dicta la necesidad no alcanzaron á levar el ancla. Faltaron aparejos, virador y bozas, corrió el cable hasta el chicote hecho firme al palo mayor, y se hizo con esto mas dificil dar la vela en la noche, aunque la corriente se dirigiese al S O, con velocidad ántes de $4\frac{3}{7}$ millas y despues de 6. En esta disposicion el cuidado era sumo, y no infundado, pues á poco rato se notó un estrechon en el cable, y que la Fragata iba para dentro del Estrecho al arbitrio de la corriente. Inmediatamente se cobró el cable, se tuvo precaucion con la sonda, se procuró aprovechar la ventolina que reynaba del S O para conservar la medianía del Estrecho, y final-

mente al llegar el chicote exterior del cable, rozado aun en su mitad, se notó que el ancla se habia roto, de suerte que las uñas, parte de la caña y el cepo se quedaron en el fondo. Año de 1786. Enero.

Quan sensible seria esta pérdida lo conocerá quien reflexîone, que pocos auxîlios de amarras quedaban en unos parages, en donde ellas solas podian defender á la Fragata de los riesgos casi diarios. Los anteriores navegantes del Estrecho habian llegado á este punto sin pérdida alguna, y sin otro riesgo que los inseparables de la proxîmidad, y no mucho conocimiento de las Costas, unido á una contrariedad casi constante de un recio viento.

Este en la ocasion era ninguno, pero las corrientes llevaron á la Fragata por la medianía de la canal, y desembocó la Angostura. A las dos horas se entabló una ventolina por el O, con la que se consiguió á las 2 ½ de la mañana atracar á la Costa del N, y dar fondo en la Bahía de S. Gregorio, demorando el Cabo de este nombre al S 88° O. como 2 leguas, habiendo navegado en la noche siete, lo mas llevados por la fuerza de la corriente. A las 9 ½ de la mañana se dió la vela para aprovechar la marea favorable: hubo calma hasta las 11 ½ que empezó á establecerse la ventolina del S O, y despues de vários bordos se consiguió á las 3 ½ de la tarde hallarse en la boca occidental de la Angostura, y por tanto no muy distantes del fondeadero de la Isla de Santa Isabel, por el que se hizo la mayor diligencia á pesar del viento que estaba ya muy recio por el S O. Ya la marea empezaba á dirigirse al N E, con lo que se desistió de la empresa, y se buscó un fondeadero donde esperar que mudase su nueva direccion. No queriendo sacrificar lo que se habia ade-

Año de 1786. Enero.

lantado hasta entónces, se prefirió para fondear el primer parage que se presentase oportuno en la Costa del N de la Angostura: se costeó en efecto, hasta que hallando un ancon con algun abrigo, se dió fondo en 5 brazas arena; pero disminuyendo en poco tiempo el agua quasi una braza, fué preciso dar al punto la vela, conociendo lo crítico de nuestra situacion.

Hubo la felicidad de suspender con prontitud el ancla, aunque el viento y la marea eran contrarios. Este ancon es el mismo en que fondeó Sarmiento, y que por un suceso igual se vió precisado á abandonarle: llamóle de Santa Susana.

Desde la Fragata se habia distinguido un baxo á dos millas de distancia, muy separado de la Costa N de la Angostura, y no señalado en las cartas, ni relaciones anteriores. Poco despues de dar la vela se conoció que se extendia considerablemente en nuestra direccion, y aun sobre una alfada tocó el timon en alguna ramificacion de esta restinga, bien que sin daño notable, que se precavió despues ciñendo algun tanto con fuerza de vela hasta pasar á bastante fondo: al anochecer se ancló en la Bahía de S. Gregorio.

La violencia de los vientos del O y S O. obli-
8 gó á mantenerse en esta situacion hasta el 8 por la mañana, tiempo en que se consiguió la colocacion del Cabo de S. Gregorio, y éste dia estando el viento por el O. fresquito y el Cielo acelajado, se dió la vela para continuar. El cable que sirvió en este fondeadero habia padecido considerablemente por haber trabajado contra el pantoque de la Fragata, quando la direccion de la marea (cuya fuerza nunca pasó de 4 millas) era contraria al viento. Era esto un no leve aumento de las necesidades de la Fragata; pero á pesar de todas

ellas se determinó unanimemente perseverar en el desempeño de la comision. Año de 1786. Enero.

Se pasó con la mayor felicidad la Angostura de la Barranca de S. Simon, favorecidos del viento que roló por el quarto quadrante hasta el N N E. y se dirigió al canal formado por la Isla de Santa Isabel, y los Islotes de Santa Magdalena y Santa Marta, que es el parage mas crítico de todo el Estrecho por las muchas restingas que salen de la Isla y de los Islotes.

No faltaron en esta parte nuevas fatigas y riesgos: el viento llamó de pronto al O S O. y arrojó á la Fragata sobre la restinga que sale al O del Islote de Santa Magdalena, entre los yerbazales que se hallan en quasi todos los baxos del Estrecho, conocidos por nuestros Marineros con el nombre de Cachiyullo, y llamados por los Naturalistas *Fucus giganteus Antarticus*. Las fugadas mas recias, mas cargado el caris, y el fondo á cada paso mas lleno de piedras, y disminuyéndose hasta señalar la sondalesa por ambos costados 4 brazas, todo esto puso á la Fragata en la situacion mas crítica en que se hubiese hallado hasta entonces. Era precisa toda fuerza de vela para no descaecer mas y mas sobre la restinga: era irremediable el seguir la bordada por ser el peligro lo própio en todas partes, y así se mantuvo una y otra sin dexar de conocer las terribles conseqüencias con que amenazaba la pérdida de la Fragata. Por fortuna el fondo fué aumentando hasta 20 brazas, y aunque siguiendo la misma bordada se cayó de pronto en la proxîmidad de un baxo reconocido ya por Wallis, se logró libertar tambien de este peligro, y se halló por la sonda, que el fondo era ya muy crecido.

Se navegó despues procurando atracar la Costa

C

Año de 1786. Enero.

del N, experimentando de tiempo en tiempo fuertes rachas de viento, á causa de las quebradas de las montañas, y al anochecer se consiguió anclar á distancia de una milla de la Costa y una legua al N de la Costa de Santa María, sin haber tenido en este dia terrible otra avería que haberse rifado la gavia, pudiendo en desquite recordar á los que naveguen en esta parte del Estrecho, que se aproxîmen quanto puedan á la Costa del continente para huir de los muchos riesgos de que acababa de verse rodeada la Fragata.

En el fondeadero demoraba la Punta de Santa María al S la distancia de una legua. Toda la noche siguió el tiempo acelajado y con llovisna, ó por mejor decir, cayendo alguna nieve. El viento continuó con ráfagas furiosas; pero que no podian chocar con el buque, y sí solo con la arboladura de cofas para arriba por el excelente abrigo de las montañas.

El dia siguiente se empleó con el Bote en el reconocimiento de la parte de Costa que pareció interesante, juntando los materiales convenientes para levantar el plano. Este punto no se omitió desde abordo continuando nuestras observaciones y enfilaciones; y se puede asegurar, que aun entre los mayores riesgos no se ha descuidado esta parte esencial de la comision, sondando á menudo, aun quando no lo exîgia la navegacion que hacia la Fragata.

Quando regresó el Bote traxo cinco Indios que habia encontrado en la playa, cuya desnudez, hedor y estupidez hacian se mirasen con tanto horror como compasion, efectos naturales de la vista de estos infelices, que viven en la suma miseria, y en que ellos parece estan contentos, sin duda por la corta extension de sus ideas, pues ca-

reciendo de bienes que no conocen, no los echan menos. Enviados á tierra se juntaron con otros que les esperaban en la orilla, y que siguieron á la Fragata hasta el Puerto de la Hambre. Año de 1786. Enero.

El 10 se dió la vela en demanda de este Puerto, donde se ancló á la una del dia en 28 brazas lama, despues de vários bordos que los vientos variables del O N O y O S O hicieron dar. No puede recomendarse bastantemente la precaucion de llevar las gavias arrizadas quando se navega en las inmediaciones de la Costa; pues las rachas repentinas que se dexan venir por las quebradas de las montañas pueden navegando de otro modo acarrear una avería considerable.

El Puerto de la Hambre (así llamado por los 10
tristes restos de la Poblacion de S. Felipe, que recogió Cawendick quando iban á ser víctimas del frio, de la hambre, y de todas las necesidades juntas) proporcionó á la Fragata el médio de reparar algun tanto sus averías, y de proveerse de leña, agua, pescado y algunos refrescos: de reconocer y exâminar los habitantes de esta parte del Estrecho, de hacer diferentes observaciones, y de estar con alguna seguridad, miéntras las embarcaciones menores se ocupaban en los precisos reconocimientos de ambas Costas. Se carenó á satisfaccion la Lancha: se hizo un cepo para amadrinar dos anclotes, á los que se dió un cable Holandes de 14 pulgadas: se observaron diferentes alturas meridianas para determinar la latitud: se exâminó el movimiento de los reloxes por alturas absolutas de Sol, porque no se proporcionó el Cielo para las correspondientes; y finalmente, el ápio silvestre, el baxar á tierra, y la quietud proporcionaron el preciso descanso á la gente, cuya constancia, robustez y buena voluntad son mas

Año de 1786. Enero.

fáciles de admirarse, que de referirse.

Despues de exâminadas las inmediaciones del Puerto, y levantado su plano, salió el Bote á continuar los reconocimientos. Costeó la parte del Continente hasta la parte Occidental de la Bahía Francesa, se levantaron los planos intermédios, y se atravesó de allí á la Costa de la Tierra del Fuego: se reconoció en ella un excelente Puerto y Bahía, nombrado el primero de S. Antonio, y la otra de Valdés, en honor del Excelentísimo Señor D. Antonio Valdés, de las quales parece no habia aún noticia por las relaciones de otros Viageros.

Los Indios que se habian tenido abordo quando se fondeó al N. de Santa María siguieron, como se ha dicho, por la playa á la Fragata, y la acompañaron con toda su Tribu, que ascendería á 23 personas, durante toda la residencia en el Puerto de la Hambre. Al principio dexaron su mansion como media legua al N del Puerto en la misma playa; pero visitados y regalados por los de la Fragata, hicieron vários cambios de pañuelos, gorros y otras cosas por sus armas y adornos, con lo que ganada su confianza, se transfirieron á várias chozas que habia en el fondo del Puerto, idénticas á las muchas que se encontraban á lo largo de la Costa.

20 La mañana del 20 estando el tiempo claro y el viento al O S O. bonancible, se dió la vela dirigiéndose al Cabo de S. Isidro. Durante la detencion en este Puerto se mantuvo el Cielo ya claro, ya acelajado, los vientos reynaron del S O. al O. ya frescos, ya bonancibles, y aun el 19 por la mañana hubo algunas fugadillas de N. aunque de poca duracion y sin recalar al canal, como se supo por el Bote, que á la sazon venia de la Costa del Fuego. A poco de estar á la vela quedó calma, y

la Fragata fué respaldada de la corriente sobre la Costa del N. pero dando remolques se sostuvo á alguna distancia, hasta que entablada á las 5 de la tarde una ventolina floxa por el S E, se desatracó inmediatamente.

Año de 1786. Enero.

El viento fué rolando por el S al tercer quadrante, por lo que fué preciso volver al ordinario y penoso exercicio de bordear. La noche se presentó con mal caris, y se notó una mancha de cachilluyo bien distante de la Costa del Fuego, señal las mas veces indubitable de poco fondo. Estas circunstancias manifestaban lo expuesto que seria la navegacion de noche en esta parte del Estrecho, y así se pensó en buscar un fondeadero, y se eligió la Bahía de Varcarcel ya reconocida; pero no fué posible por la calma, por estar ya la Fragata entregada á la corriente, y próxîma á una restinga, por lo que le fué preciso dar fondo al punto á un anclote en 15 brazas cascajo. El fondo en esta parte es tan acantilado, que con poco que garró el ancla se hallaron 83 brazas; pero arriando con prontitud dos calabrotes, pudo aguantarse.

Cogió la noche en ésta situacion y sin mas recurso que el de expiarse para dentro de la Bahía; pero el Bote reconoció que no podria conseguirse, ni aun dando todos los calabrotes y guindalesas que habia abordo, y fué preciso mantenerse así toda la noche, rezelando con fundamento los accidentes que podian sobrevenir en posicion tan crítica en caso de qualquier viento ó corriente; pero hubo la dicha de estar toda la noche en calma, y que la Fragata no mudase de lugar.

La mañana siguiente se dió la vela para la 21
Bahía de Varcarcel, estando el viento floxo por el S O. y por tanto en direccion contraria á la der-

Año de 1786. Enero.

rota: en breve se ancló en ella por 40 brazas, y se empleó la mayor parte del dia en amarrarse lo mejor que se pudo, lo que nunca podrá conseguirse á satisfaccion en esta Bahía, porque su mucho fondo y estrechura inutilizan las ventajas que proporciona su abrigo.

Los Indios siguieron hasta este parage, habiendo andado por la playa 11 leguas, desde donde se presentaron por la primera vez. Parece que no los traia otro motivo, que la codicia de aumentar sus riquezas con los regalos para ellos inestimables, que continuamente recibian, pues el corazon humano que siempre lo mueve algun resorte, no podia tener otro en estas circunstancias, una vez que por repetidas experiencias se conoció que la curiosidad, que parece innata en los racionales, no ha hallado hasta el presente lugar en estos hombres.

22 Toda la tarde y noche del 22 se empleó en observar con el quarto círculo, y se logró la exâcta colocacion del Cabo de S. Isidro; y algunas variaciones de abuja tomadas con el teodolite manifestaron con la suma precision de que es susceptible este instrumento la cantidad en que difieren en este parage el Meridiano magnético del verdadero.

23 La mañana del 23 con los vientos del N. y N E. se dió la vela, creyendo lograr la felicidad de dexar este fondeadero; pero apenas se habia grangeado la medianía de esta canal calmó del todo. En la tarde hubo algun viento del S O. al O. con el que se bordeó para montar el Cabo Froward, que es el extremo meridional de la Costa del N, y está formado por un morro de mediana altura, á que nombró Sarmiento Morro de Santa Agueda.

El tiempo seguia al anochecer bonancible, por lo que se determinó pasar la noche sobre bordos,

en atencion á que siendo mucho el fondo que se encuentra por estos parages, aun quando se está muy cerca de tierra, se distinguiria ésta en medio de la obscuridad á distancia de poder maniobrar comodamente. Año de 1786. Enero.

La mayor parte del 24 se pasó en calma; pero 24
al favor de algunas ventolinas y remolques se logró montar el Cabo Froward, cuya latitud se determinó al medio dia con bastantes ventajas, fixándola en 53° 55′ S. Si esta posicion difiere de la de los otros navegantes en 10′ ó 12′, puede alegarse en su abono, que habiéndose determinado la longitud de este punto por el relox de Arnold, y la posicion del Puerto de S. Joseph, observando su latitud con el quarto círculo, la marcacion que se hizo desde una alta montaña de este Puerto convino con la que daban las diferencias en latitud y longitud de ambos puntos, deducida la última igualmente por el relox.

El 24 quedando la Fragata á la vela, se destacó el Bote á ambas Costas para el reconocimiento de los Puertos y Bahías, y habiendo pasado la
noche á la vela, se ancló al medio dia en el Puer- 25
to de Solano, contando el camino de estos tres dias, que era poco mas de 11 á 12 leguas, el mantenerse dos noches á la vela con algun riesgo (particularmente en la segunda que el viento siempre contrario sopló con bastante violencia) y un crecido número de bordos, en que siempre se experimentaron las ventajas de la Fragata.

Este ancladero duró 4 dias, en los que los malos carices y los muchos celages no permitieron reconocimiento, ni observaciones, y solo se pudieron executar algunas marcaciones interesantes y el plano del Puerto. Este, aunque abrigado de los vientos del E S E. al N. y S O. está entera-

Año de 1786. Enero.

mente descubierto al S. y sus inmediatos; y una barra formada con los escombros que arrastra el rio en las fuertes avenidas, disminüye tanto su extension, que no permite á un buque bornear. La experiencia enseñó á la Fragata todos estos inconvenientes, pues en el tiempo que estuvo anclada no hubo un instante de seguridad, y en algunas rachas frescas del S. llegó la popa á quedarse en 3 ½ brazas. El Puerto está resguardado por el O con una montaña de bastante altura, que forma, al modo de la de Gibraltar, una Península: se notan á su pie unos grandes peñascos compuestos de conchuelas petrificadas, que hace algun tiempo se han desgajado: vários árboles que están en la parte superior de algunos deben mirarse como los mas auténticos testimonios de la antigüedad en un pais donde la vegetacion ha de obrar con muy lentos progresos.

29 Al amanecer del 29, no obstante que el viento estaba por el O N O. se dió la vela deseando mejorar de situacion y hacer todo esfuerzo posible para llegar á la Bahía de Cabo Galan. El tiempo habia despejado de los malos carices, llovisnas y nieves, que habian alternado entre sí, y aprovechando el viento que reynaba, que era de regular fuerza, proporcionó bordos muy ventajosos, con lo que se consiguió anochecer á dos leguas escasas del punto que se deseaba. Era el ánimo seguir la noche á la vela, aunque debia persuadir lo contrario el estar por estos parages el Estrecho lleno de muchos baxos y peligros; pero las circunstancias exîgian dar algo á la suerte: no obstante el haber caido á las 9 ½ y de repente en 9 brazas de fondo arena, distando todavía de la Costa mas de una milla, obligó á dar fondo á un ancla y á destacar el Bote para que sondase.

El resto de la noche fué calmosa y apacible, y

segun se reconoció por la mañana, se habia dado en un placer que sale de la Bahía que se nombró de Gaston, del qual placer no se tenia notícia en las relaciones anteriores, y que puede servir para quedarse al ancla, ó por estar en calma, ó por no querer exponerse á navegar de noche. Año de 1786. Enero.

Poco despues de amanecer se vieron salir de la Bahía de Gaston 7 Canoas, que segun se computó contendrian como 63 Indios entre hombres y mugeres y niños: fuéronse acercando á la Fragata con una gritería y voces formidables: una de las Canoas se adelantó, y estando como á tiro de fusil redoblaron sus individuos los alaridos, repitiendo á menudo la palabra *Pecheri*, levantando unas plumas al ayre y los brazos al Cielo. Se les correspondió con señas amistosas, sacando algunos pañuelos, con lo que se aproxîmaron sin rezelo. Quatro de los mas robustos subieron sin mostrar el menor sobresalto, y uno tomando á su cargo la introduccion de los demas, se dirigió á uno de la Fragata, dando muestras de buscar al Gefe ó Comandante, y habiéndosele dirigido á él, empezó á dar voces terribles, dando á entender pedia licencia para presentar á los de las demas Canoas que no se habian aproxîmado. Diéronsele várias buxerías, y al punto hizo señas: llegaron, y muy en breve estuvo la embarcacion llena de Indios. 30

Eran semejantes á los que se habian tratado en el Puerto de la Hambre en lenguage, vestidos y costumbres; no obstante manifestaban mas viveza y vigor en sus acciones: mostraron la mayor indiferencia á la vista de unas cosas para ellos tan extrañas, y con la mucha familiaridad que despues se tuvo con ellos en el Puerto de S. Joseph, se ratificó mas y mas la idea del estado miserable en que pasan su vida. A las 8 ½ de la

Año de 1786. Enero. mañana, estando la marea, que habia tirado con lentitud al S E, parada, se dió la vela para dirigirse al Puerto de S. Joseph, así llamado por los Nodales. A las dos horas se fueron los Indios que habian estado con la mejor armonía y contento. Conociendo qual era el camino de la Fragata se anticiparon con sus Canoas.

Desde que se ancló al N de la Punta de Santa María, 6 leguas tambien al N de la de Santa Ana, no se conoció giro considerable en las aguas, y se puede asegurar, que el camino hasta aquí se ganó á fuerza de bordos y contra el viento.

31 A las 3 de la tarde se consiguió anclar en la Bahía de Cabo Galan, demorando el Cabo de este nombre al S 78° O, á distancia de media milla de
Febrero. la Costa Oriental de la Bahía, donde se permane-
2 ció sin novedad hasta el 2 de Febrero, empleándose éste tiempo en levantar el plano, y completar la provision de agua y leña.

La noche de este dia, estando algunos Oficiales en tierra haciendo observaciones Astronómicas, y teniendo la Lancha á su disposicion, empezó á arreciar el viento con tales rachas por el O. que se creyó irremediable la pérdida del ancla que mantenia al buque. Inmediatamente se dió fondo á la segunda en la firme resolucion de exponerlo todo ántes que abandonar á los que estaban en tierra, y dispuestos á libertarse á la vela, si acaso faltaban las amarras, como era de temer por instantes; bien que en este caso era muy problemático el evitar la caida entre los peñascos próximos á Sotavento, en los que las olas que rompian y la lobreguez de la noche, aumentaban el horror de situacion tan cruel. Se puede asegurar, que el viento que reynó en esta noche fué el mas violento que se experimentó, y que el no

haber faltado las amarras se debió á no haber la marejada correspondiente, porque venia por encima de las altas montañas. Cedió con la proxîmidad del dia; pero á pocas horas volvió á tomar fuerza, y siguió así dos dias. Año de 1786. Febrero.

Habiendo conocido con este acontecimiento quan expuesta estaba la Fragata en la Bahía por el estado de anclas y cables, se determinó fondear 4
en lo interior del Puerto, que promete toda seguridad, tanto por lo abrigado que está por todas partes, como por la buena calidad y cantidad del fondo, que es de 4 á 5 brazas fango. El de la Bahía es por lo general coral, y algunos manchones de arena de poquísima extension, segun lo habíamos prolixamente exâminado, y por consiguiente nada ventajoso para cables que estaban bastante estropeados.

El tiempo estuvo acelajado y súcio todo el resto del mes, el Sol no se dexó ver sino unos cortos instantes, y el viento reynó siempre del O S O. al O N O. aunque con desigualdades. Hasta 12
el 12 se hicieron algunas salidas con el Bote á las inmediaciones de la Costa del Continente para continuar las marcaciones que debian servir para formar la Carta general. En una de las salidas se reconoció á satisfaccion la Bahía de Gaston y el Puerto de S. Miguel.

Desde los primeros reconocimientos de este Estrecho ha sido siempre el deseo y el objeto un canal de comunicacion con la mar del S, que remediando las contrariedades y riesgos de la parte O. del Estrecho, permitiese aprovecharse de los Puertos y refrescos de la Oriental. Mr. Frezier con las noticias del navegante Marcant, y despues Mr. Bougainville han recomendado mucho éste tránsito, apoyando con quanto les era dable los

Año de 1786. Febrero. conocimientos que conducian á esto. En la Fragata habiéndose reconocido el dia ántes desde un monte del Continente los diferentes canalizos del Archipiélago del Fuego, y provistos de quantas noticias podian suministrar las relaciones de los que habian precedido, se emprendió con el Bote este reconocimiento, encargando á los Oficiales á cuyo cargo quedaba la Fragata, que si se entablaba viento favorable diesen la vela hasta anclar en el Puerto de la Candelaria ó del Martes. La falta de anclas precisó á no exponer la Fragata en un Archipiélago desconocido, en donde ya la contrariedad, ó ya la falta de vientos, unido á un crecido fondo y á muchos remolinos, la expondria seguramente á unos riesgos imposibles de vencer.

13 *Salió* el Bote el 13, y despues de haber costeado el fronton opuesto al Puerto Galan en la Tierra del Fuego, entró en la gran Bahia llamada por Sarmiento de S. Simon: su derrota en quanto era dable fué al S, tomando al paso las marcaciones y enfilaciones posibles, y no se omitió en una playeta en que pudo quedar con seguridad el Bote, subir á un alto para orientarse de la respectiva posicion de las Islas y canales.

Aunque el excesivo fondo y su mala calidad, aun en la proxîmidad de estas tierras escarpadas, anunciaba que era imposible hallar tránsito ventajoso para una embarcacion sin remos, se continuó no obstante toda la tarde entre un laberinto de Islas, cuyo abordo parecia por todas partes inaccesible, y cuyo reconocimiento era tan dificil como inútil.

Al aproxîmarse la noche fué preciso dirigirse hácia el O. para buscar un parage própio para el Bote, pues la obscuridad y el tiempo imposibilitaban la navegacion, y permitian un leve des-

canso. Una cascada muy próxîma, una gran cantidad de excelente mexillones, una corta playa á propósito para barar el Bote y armar una tienda, todo dentro de una espaciosa Bahía no despojada de árboles y abrigada su entrada por unos Islotes de los muchos que se presentaban á la vista, convidaron unánimes á hacer alto en ella. Hízose en efecto, pero á las 11 ½ de la noche la marea, con que no se habia contado para tanta elevacion, vino á interrumpir el corto reposo. Fué preciso levantar la tienda é internarse hasta donde se vieron dos barracas destruidas, que la natural práctica de los Indios, que fueron sus moradores, situó al abrigo de la marea. Año de 1786. Febrero.

Con el dia emprendió el Bote nuevo reconocimiento, y como corria N se pudo navegar al S: los canales por donde se transitaba eran ordinariamente angostos y de mucho fondo, si se exceptúa uno en que solo habia braza y media, que era tránsito para otro ancho y despejado. El Archipiélago, del qual se acababa de salir, se denominó de Córdoba. Desde este punto se presentaron á la vista algunos canales, y al cabo de algunas horas de navegacion, por el que pareció mas franco, se reconoció uno, que desembocaba á la mar del S, y que combinadas todas las notícias no podia dexar de ser el que Marcant denominó de Santa Bárbara.

Ya averiguada la comunicacion exterior, era importante descubrir la interior con el Estrecho, pues el viage que se habia practicado era sin disputa imposible á todo buque grande. Costeó pues el Bote la Isla de S. Cayetano, y llegando á su punta meridional y occidental se percibió que la que habia parecido desde lo alto de las montañas de Puerto Galan una Bahía cerrada, era en reali-

Año de 1786. Febrero.

dad la verdadera boca del canal de Santa Bárbara; pero tambien tan sembrado de Islotes é Islas, que se juzgó impracticable su navegacion, agregándose á todo esto unas corrientes rápidas y muchas veces encontradas.

Creyendo inútil un reconocimiento mas prolixo de esta parte de la tierra del Fuego, regresó el Bote á Puerto Galan, en el que encontró á la Fragata en la misma situacion que la habia dexado, por no racalar hasta este Puerto el N. y N E. que gozó el Bote.

No será temeridad afirmar despues de éste reconocimiento, que hay muchos tránsitos del Estrecho al mar del S por médio del Archipiélago del Fuego; pero que nunca será ésta navegacion digna de emprenderse, ni recomendarse, pues el viento, la corriente, la estrechez de los canales, y sobre todo el mal fondo para anclar, son otros tantos obstáculos insuperables.

24 Continuando en la determinacion de reconocer el Estrecho por médio de las embarcaciones menores, respecto de haber por tres veces intentado adelantarse con los vientos contrarios, y haber sido siempre rechazados, despues de haberse expuesto en várias ocasiones à los mayores riesgos de una pérdida total, y considerando asimismo la crítica situacion de amarras, y los fondeaderos poco ventajosos que teníamos al O. se emprendió con el Bote la navegacion practicada del Estrecho.

En esta salida, que fué la mas larga y penosa, se exâminó escrupulosamente la Costa del S del canal à la ida, y la del N á la vuelta, no dexando de reconocer en ella la boca del canal de S. Gerónimo, que manifiesta combinadas las noticias de Sarmiento, con lo que se ve, se comunica con la boca del canal de Buckley, que está al O. en la

misma Costa del Estrecho, algo al O del Cabo de S. Gerónimo; pero que su estrechez, la corriente rápida y contínua para el E hace impracticable para toda embarcacion, que no pueda hacer uso de los remos. Se levantaron los planos de todos los Puertos, Bahías y Calas que se reconocieron; bien que como quedan ambas Costas pasado el Cabo Quade casi inaccesibles, y por lo mismo las bases geométricas impracticables, fué preciso valerse del expediente de estimarlas para los planos del mayor número de Puertos, que desde éste punto al O se exâminaron; pero en todos se puso el mayor esmero posible, como que en ninguno de los reconocimientos hechos con el Bote faltó, ó el Comandante ó el segundo con uno de los Oficiales encargados en las observaciones astronómicas, y dos ó tres de los demás que alternaban, manifestando el mas vivo deseo de distinguirse.

Año de 1786. Febrero.

En el Puerto de S. Joseph se tuvo bastante trato con los Indios, que se llamaron de las Islas del Fuego, porque segun parece son éstas su morada ordinaria, y porque los ha hallado Cook establecidos aun en lo mas S de ellas. No se les notó mala inclinacion alguna, ni aun la natural de querer hacerse dueños de algunas cosas, que no se les podian proporcionar sino robándolas; pero léjos de atribuir este principio al freno de una virtud moral, miéntras mas se exâminaban, mas crédito tomaba la opinion de que nada es capaz de mover sus indolentes corazones.

Várias veces se alejaron con sus Canoas, ya todos, ya parte, y el 24 abandonaron enteramente la Fragata, á lo que parece por la muerte de un muchacho, pues dexan los sitios en donde les sucede qualquier accidente siniestro. A este muchacho, que segun el Cirujano seria de menos de

Año de 1786. Febrero.

dos años, se le suministró el Bautismo con los nombres de Antonio, Joseph, Julian. Sepultóse en la punta raza del Puerto de S. Joseph, colocando en lo interior del bosque el cuerpo de un Marinero, que de resultas de unas quartanas que padecia desde principios del viage, que habia muchos dias eran calentura continua, murió el último del mes.

En una de las diferentes ocasiones que se subió á las montañas que rodean el Puerto de S. Joseph se halló cerrada en una botella una larga inscripcion latina, monumento dexado por Mr. Bougainville el año de 1768 en su viage al rededor del Mundo, y á su imitacion se dexó otra igual memoria, nombrando á la montaña en que exîsten estos documentos Cerro de la Cruz.

Todo el resto del mes se mantuvo la Fragata en este Puerto: las proxîmidades del Invierno empezaban á dar muestras de su rigor en éste clima cruel: los cables padecian diariamente con los continuos uracanes del O N O. y S O. que se experimentaban, y que á veces se llegó á tener de ellos muy poca satisfaccion: circunstancias que precisaban á tomar un partido quanto ántes. El Estrecho estaba reconocido hasta el Cabo Lunes, y se podia completar su Carta por tener ya la latitud del Cabo de Pilares, observada á satisfaccion por Wallis, y la direccion de la Costa del S. hasta este punto, y así se podia considerar como cumplido el objeto primario de la comision.

Meditado todo esto en Junta de Oficiales resultó el voto, que el mejor modo de ceñirse á las órdenes del Rey en estas circunstancias era dirigirse en derechura á Europa, sin exponer con una intrepidez inoportuna el buque y la gente á nuevos desastres, y causar crecidos gastos al Erario.

La robustez de la Tripulacion, aunque trabajada con las continuas faenas de la Fragata, y con las várias expediciones de los buques menores, en las que por descanso de las fatigas diarias tenia en la noche mil incomodidades, se mantenia en buen estado, y por consiguiente no era obstáculo para abrazar este partido, aunque la Fragata estaba absolutamente sin dietas, y en la necesidad de disminuir una quarta parte la racion diaria: precaucion inevitable para poder completar quatro meses de víveres. Año de 1786. Febrero.

Esto resuelto para quando los vientos constantes del O fuesen manejables, se emprendió la tarea de reconocer la marcha de los reloxes para asignarles su exâcto movimiento: operacion tan fácil por sí, como pesada en un clima donde parece que el Cielo es declarado enemigo de la Astronomía, no siendo raro en esta horrible y lúgubre region, que se pasen 15 y 20 dias sin ver el Sol, ni otro algun Astro. Marzo.

El dia 11 de Marzo despues de haber permanecido 39 dias en el Puerto de S. Joseph con una oposicion tan constante de vientos, con que hubiera sido imposible adelantar en el Estrecho, se dió la vela con viento fresquito del S O. y al mediodia se ratificó la latitud del Cabo Forward, y las marcaciones correspondientes afianzaron las determinaciones anteriores. El viento calmó mucho en la noche, no obstante se continuó á la vela hasta el dia siguiente, en el que reynaron del N N O. y N O. lo que obligó á seguir sobre bordos. 11

Al anochecer se dió fondo por estar casi en calma al N de la punta de Santa María, á distancia como de 3 leguas, y média milla de la playa. La noche siguió calmosa y el tiempo acelajado. 12

Año de 1786. Marzo.

Poco despues del amanecer se dió la vela por haberse declarado el viento al O fresquito, aunque no seguido: se logró no obstante desembocar
13 el paso crítico entre la Isla Isabel y los Islotes que tiene al E. A la una del dia favorecidos de la corriente mas que del viento, se desembocó la angostura de la Barranca de S. Simon, y á las 4 ½ se dexó caer un ancla en la Bahía de S. Gregorio, demorando el Cabo de este nombre al S 36 O, distancia de 3 á 4 millas.

Viendo al mismo tiempo llena la playa inmediata de una crecida Tribu de Patagones, todos á caballo y acompañados de muchísimos perros, se envió el Bote á tierra, que fué recibido con la acostumbrada seguridad y cariño de los mismos que habíamos visto en el tránsito al O: se traxo siete á bordo, comieron bien, manifestaron mucho deseo de fumar, y un anhelo grande por adquirir sables, de los quales se cambiaron algunos por unas pieles de zorrillo y guanaco. Tambien vinieron algunas mugeres á la playa.

14 El 14 se dió la vela, y por una extraña contrariedad se experimentaron en esta parte del Estrecho vientos tan contrarios para salir, como lo habian sido para entrar. Empezaron á reynar los del primer quadrante, fué preciso bordear, y siguiendo la vuelta del S. cayó la Fragata inesperadamente en poco fondo: siendo ya las 5 de la tarde, y viéndose rodeados de placeres, fué forzoso buscar un parage en donde anclar: se eligió á dos leguas al S 66° O de la boca de la angostura de nuestra Señora de la Esperanza.

El viento que habia refrescado en las primeras horas de la noche anterior, fué aumentando en este dia, y no siendo posible dar la vela, porque la marea era tambien contraria, en lo mejor del

dia era la situacion de las mas críticas que se habian experimentado hasta entónces. La suerte de la Fragata dependia de la resistencia de un ayuste bien usado y arriado ya hasta el chicote, y que debia oponerse á un viento furioso, á una mar agitada, y á la corriente que á las 8 de la noche debia tomar la direccion del viento. Si el ayuste faltaba se quedaba metido entre dos bocas estrechas en una ensenada en que era imposible bordear de noche, ni tomar partido por salir mucho los placeres de ambas Costas, y por la alteracion incalculable que causaria la corriente en el cómputo de la situacion de la Fragata: dar fondo á la otra ancla era inútil, teniendo por casi cierto que siendo su cable sencillo y de menor resistencia que el que sostenia, faltaria tambien quando la Fragata hubiese tomado viada, y que debiese oponerse aun á la fuerza de su velocidad; pero por fortuna cedió el viento á las 10, y se concibieron nuevamente fundadas esperanzas de salir de estos parages terribles.

Año de 1786. Marzo.

En la tarde del 16 las ventolinas del quarto 16
quadrante, aunque floxas, dieron lugar á emprender la salida. No tardó el viento á rolar hácia el N E, y por consiguiente á obligar á nuevos bordos, tanto mas desagradables, quanto una espesa barda por el O manifestaba que este viento no recalaba á mucha distancia de este parage. Este reparo, que se repitió otras veces en los últimos dias de estar en el Estrecho, hizo ver que los N E. aunque muy frescos á la entrada, no suelen penetrar mucho donde los vientos O. han establecido su imperio casi perpetuo.

Entregados á la marea, que tenia su direccion al N E. se pasó la angostura de nuestra Señora de la Esperanza, y á las 7 se dió fondo en 7 brazas

Año de 1786. Marzo.

arena y piedrezuela, algo al E de ella, y muy próxîma á la Costa del Continente. La marea no tardó en tomar su curso al S O. y creció el agua hasta 9 brazas; pero siguiendo en la misma direccion, empezó á disminuir desde las 12, y á las 5 quedó en 3 ½ brazas no cumplidas.

Facilmente se comprehenderá qué desazon causaria ver comprehendido entre el cúmulo de infortúnios anteriores una extraña marea, cuya duracion se ignoraba. A pesar de una densa neblina, que imposibilitaba ver la tierra en un sítio lleno de escollos, que solo con marcaciones se podian evitar, se dió la vela; y aprovechándose de la marea y várias ventolinas favorables, se evitó este riesgo acosta de otros muchos. El escandallo fué la única guia, al principio aumentaba el fondo, disminuyó luego repentinamente, cayendo sobre un baxo de 3 ½ brazas, varióse de direccion envueltos siempre en mil dudas, que aumentaba el mismo escandallo, dictando á veces por favorable una derrota, que poco despues llevaba á escaso fondo.

El viento bonancible y la marea en favor habian salvado hasta entónces; pero no siendo justo entregarles por mas tiempo la suerte de la Fragata, pues que la neblina cada vez mas espesa imposibilitaba la vista de los objetos mas cercanos, se dexó caer el ancla en 8 ½ brazas lastre, y se esperó una ocasion mas oportuna para seguir; bien que con la incertidumbre del parage en que se habia dado fondo, y por consiguiente en el nuevo riesgo de que faltando el cable se eligiese una derrota errada en lugar de la conveniente.

17 En la tarde del 17 se despejaron algun tanto los horizontes, y aunque el viento era del N E bonancible, siendo la corriente en favor, se dió la

vela al punto, habiendo ya marcado el Cabo de la Posesion dentro de cuya Bahía se hallaba la Fragata, la que aprovechó toda la tarde sobre bordos el viento y la marea. No dexaba de ser de cuidado la salida del Estrecho por la precision de pasar entre el Cabo de las Vírgenes y el baxo reconocido é iniciado primeramente por Sarmiento. El viento ya habia rolado al N. y N N O. y despues pasó al S O de golpe y con furia, aturbonado con cerrazon, relámpagos y agua. Fué forzoso entregarse de nuevo al escandallo y seguir á palo seco por la violencia del viento á desembocar. A las 9 ½ de la noche sobre una clara se vió el Cabo de las Vírgenes, y á la 1 ½ de la mañana nos de- 18
moraba al N. El viento algo mas aplacado permitió hacer alguna mas vela, y así al amanecer del Sábado 18 de Marzo se consiguió la inesperada felicidad de estar fuera del Estrecho y en derrota para España.

Año de 1786. Marzo.

REGRESO
AL PUERTO DE LA SALIDA.

Año de 1786. Marzo.

Díxose que á las 12 ½ de la noche del 17 al 18 de Marzo se estaba en la boca del Estrecho N. S. con el Cabo de las Vírgenes. El viento fresco del
18 S S O, que habia obligado á salir con tanta precipitacion, despejó el Cielo, y con la mucha claridad de la Luna se pudo distinguir la Costa y hacer derrota, que pocas horas ántes con la cerrazon y viento duro era un punto muy delicado por los baxos que pone Sarmiento al E de la boca del Estrecho; pero habiendo salido bien de unos peligros tan sin recursos, no pareció la situacion tan expuesta, contando que se estaba en una boca de 7 á 8 leguas.

A las 2 ½ de la mañana E O con el Cabo de 7 á 8 millas se sondaron 25 brazas arena fina lamosa, y de éste punto se gobernó al N E 5° E. estando ya el viento al N O ¼ O. despues de haber rolado por el O.

La mañana del 18 fué clara y hermosa. Es por de mas expresar el gozo que reynaba en la Tripulacion, viéndose libre de los riesgos que en el término de 3 meses habia pasado en unos parages que tantas veces habia creido su sepultura. El Marinero, como todo el que no cultivando su talento no puede elevar su corazon, no extiende sus miras mas allá de lo que sufre ó disfruta en el dia, y no puede gozar en los trabajos la dulzura de evitarlos á los demas. Este era el principal motivo de la alegría que tambien tenia la Oficialidad, aumentándose al ver la robustez del mis-

mo Marinero, que podia resistir la navegacion hasta Europa, sin el auxîlio de las Dietas de que absolutamente se carecia. Solo un enfermo de dolores gálicos, que los padecia casi desdela salida, era el que merecia algun cuidado; pues aunque habia otros cinco, quatro con calenturas catarrales y otro con afecto al pecho, no eran de consideracion sus dolencias, Año de 1786. Marzo.

El 19 y 20 se vió un número prodigioso de ballenas, de que se pudiera haber hecho una pesca abundante. 19 y 20

Hasta el 21 hubo una mar muy gruesa del N E al N. llamándose á este á proporcion de irse esmarando, de donde se infirió, que el N E que se experimentó en el Estrecho habia sido fuera uno de los N fuertes, que suele haber en éste Océano. Este dia á las 9 de la noche se vió al S O. una exhalacion tan grande, que sorprendió al primer instante, pues no estando el tiempo de caris de relámpagos, se iluminó todo mas que quando los hay de los mayores: duró 4 ó 5 segundos, y corrió para el horizonte como por un bertical. 21

El 23 despues de algunas horas de calma se entabló el N E. y tomando la vuelta por el E. se fixó del S E. al S S E. y sopló con mucha fuerza por trės dias. Se obscureció el Cielo de modo, que si no se considerase la Fragata de 80 á 90 leguas de la Costa mas próxîma, hubiera causado el mayor cuidado; pero en la situacion que tenia le fué muy favorable y adelantó mucho el viage. 23

Se enmendó el rumbo al N E $\frac{1}{4}$ E para pasar 100 leguas al E de la boca del rio de la Plata, y con este rumbo se cortaron los paralelos de 45° á 41°, en los que á la venida hubo la gran diferencia de la estima, que se apuntó, tirando las aguas al primer quadrante; pero ahora no hubo propor-

Año de 1786. Marzo.

cion para exâminarla. El viento fué muy desigual, y no se pudieron tomar alturas para horarios, sinó en los $47^\circ \frac{1}{2}$ y 42°, mediando el intermedio de 3 dias que duró el S E, y el resultado de estas y las latitudes observadas al medio dia dieron con la estima 25 millas al N O $\frac{1}{4}$ N. de diferencia; pero ésta, que es muy corta respecto á lo observado en la venida de los 45° á los 41°, no se puede comparar, porque la estima fué muy incierta, y pudo haber compensacion al O de los 45° á los $47 \frac{1}{2}$ del error de los 42° á los 45°. De los 42° á
25 y 26 los 41 que se pudo observar en los dias 25 y 26 se halló de diferencia 36 millas al N E como á la ida.

El viento cedió enteramente el 26, y la mar que subsistió atormentó mucho, lo que era tanto mas sensible, quanto qualquier pérdida de mastelero hacia precisa, no teniendo abordo reemplazo, la arribada al rio de la Plata.

27, 28 y 29 El 27 de mañana hubo viento muy fresco del N O. y del 28 al 29 se atravesó la boca del expresado rio á 100 leguas, navegando al N E: se experimentaron algunas corrientes para dentro: lo mismo que se habia notado pasando del N para el S.

Se excusa el pormenor del viento y la derrota, porque la tabla lo manifiesta claramente. Los vientos del E obligaron á ceñirlos, primero la vuelta del N. por espacio de 3 ó 4 dias; y los del N O. al N E. á ceñirlos la vuelta del E. sin permitir seguir el rumbo directamente, y costando 4 dias para ganar del 25° al 24° de latitud, en el que se
Abril. 11 y 13 entabló el viento al S E. y el 11 y 13 de Abril se avistó la Isla de la Trinidad ó Ascension.

Las Cartas Francesas ponen en el paralelo de $20^\circ 30'$ dos Islas, que llaman la mas E de la Tri-

nidad, y la mas O de la Ascension, expresando al mismo tiempo que algunos navegantes dicen que las dos son una misma, puesta segun dexa inferirse en tan distantes posiciones por dos muy diferentes estimas. El Teniente General D. Juan de Lángara, que de órden de la Corte vino á exâminar el problema, despues de haberle resuelto á toda satisfaccion, determinó la exîstencia de solo una, á la que dexó el nombre de Trinidad para distinguirla de la de los 8° de latitud S. colocándola (segun várias séries de distancias Lunares observadas por sí mismo y otros Oficiales del pulso mas delicado) en 24° 13′ de longitud O. de Cadiz, y en 20° 29 ½ de latitud S.

Año de 1786. Abril.

Segun la marcacion á ella estaba la Fragata al medio dia en 24° 20′ 30″ de longitud O: por la estima en 23° 12′; y segun el relox en 22° 58′ ½: y así en 1° 22′ al E de la marcacion. No se dudó segun esto que el relox se habia alterado, por lo que se exâminaron las comparaciones que se les hacian diariamente al medio dia, y se halló en efecto.

En 24 horas el N.° 16 de Berthoud habia adelantado al N.° 71 de Arnold 1′ 15″ ½, que aun suponiendo que el N.° 16 habia vuelto por los calores á todo su antiguo adelantamiento de 55″ ½ sobre el tiempo médio, se deduciria que el N.° 71 habia adelantado en un dia 20″: en su cuenta se le suponia el de 26″ sobre el tiempo médio: luego este relox, andando mas despacio que lo que se le suponia, señalaba menor hora en Cadiz, y hallándose la Fragata al O. menor diferencia en longitud, como era en efecto segun la marcacion.

Este fué el mayor exceso que se notó en las comparaciones respectivas del N.°16 con el N.°71:

Año de 1786. Abril.

los otros 7 dias fueron mucho menores. El N.° 15 y el N.° 16 de Berthoud habian vuelto á la diferencia respectiva que tuvieron en estas latitudes, y la conservaban sin gran variacion muchos dias consecutivos: otro indício mas de que la alteracion habia sido en el N.° 71 de Arnold.

Se habian notado los 6 dias anteriores diferencias muy considerables al E de la estima, gobernándose por el N.° 71, las que no se habia observado á la ida al cortar estos paralelos. El Cielo habia estado cubierto desde los 4 ó 5 dias de la salida del Estrecho, y no se habian podido observar distancias Lunares para exâminar el estado del relox, y es indubitable que esta circunstancia se necesita para tener entera satisfaccion en los resultados de estas máquinas, que quando menos se espera suelen alterar su movimiento.

14 El 14 los vientos del N E. al E. que se entablaron obligaron á ceñirles; no obstante se sacaba el
N N O 5° O. en cinco dias consecutivos, y se llegó
17 el 17 á los 16° de latitud, por una posicion que
era indispensable sacar el N $\frac{1}{4}$ N O, ó tomar la vuelta del E, por no poder montar el Cabo de S. Agustin de la Costa del Brasil: cosa que habrá sucedido á pocos navegantes que hayan visto la Isla de la Trinidad. Se estaba en la confianza de hallar las brizas del segundo quadrante en estas latitudes, como ordinariamente se experimenta con tiempos claros y hermosos; pero los juicios en esta parte son muy inciertos, aunque esten llenos de prudencia; pues se continuó con el Cielo casi siempre toldado y con tantos chubascos como si se estuviera en las proxîmidades de la línea.

18 El 18 se hallaron los vientos al segundo quadrante como se deseaban, y se empezó á ver el
19 Cielo despejado, y aunque el 19 volvieron al

N E con chubascos de agua, no tardaron en restablecerse. Año de 1786. Abril.

El 21 se entablaron las brizas por el E S E. y despejó el Cielo. El dia siguiente se avistó un Bergantin, al que inmediatamente se empezó á dar caza; pero viendo no se le sacaba ventaja, y que se extraviaba la derrota, se desistió del intento, y se volvió á tomar de nuevo el rumbo. Los Marineros, que habia mucho tiempo se hallaban sin tabaco, se lisonjeaban de proveer su necesidad en un punto que tanto les interesa en la primer embarcacion que se encontrase, especialmente si procedia del Brasil. Un Oficial, que habia hecho gran provision del de polvo de Sevilla creyendo el viage de dos años, les habia remediado várias veces; pero no quedándole mas que el preciso para mes y medio, les faltó éste, que era un recurso, pues mojándole y envuelto en un papel le fumaban como el de hoja. Luego que se abandonó la caza, se conoció lo muy sensible que les fué perder sus esperanzas, lo que junto á las quejas diarias y afan que manifestaban de satisfacer esta costumbre, hizo creer que seria utilísimo se embarcase tabaco de cuenta del Rey en las largas campañas, y que se suministrase baxo el régimen que se creyese mas arreglado á los individuos que lo pidiesen. De este modo se evitarian en parte los muchos contrabandos que se hacen de este género, y las descompasadas usuras con que se vende abordo quando escasea, no pudiendo el Comandante, ni Oficiales atajar estos desórdenes, pues los primeros que niegan estos hechos son los mismos á quienes los usureros sacrifican. El que conoce el carácter del Marinero sabe muy bien lo que es capaz de posponer al logro de la menor de sus ideas ó gustos.

21
22

Año de 1786. Abril.

23 El 23 hubo freqüentes chubascos con poco viento y bastante agua; pero se aprovechó la briza que empezó á alargarse, gobernando N E ¼ N. para pasar al E. de la Isla de Fernando Noroño.

24 El 24 se pudieron observar á entera satisfaccion tres series de distancias. Se habia llevado desde la Isla de la Trinidad la longitud por el N.° 16 de Berthoud, considerando aquella Isla en la que la colocó el General Lángara, y el adelanto diario al tiempo médio que se le observó en Cadiz para resultar las comparaciones con el N.° 15, idénticas á las de la ida; pero el promedio de las distancias Lunares, que estaban dentro del medio grado, colocaba á la Fragata 47′ al E del relox, y manifestaba, ó que la Isla Trinidad está algo mas al E, ó que el relox adelantaba mucho mas que lo que se le suponia.

Se imputó el error al N.° 16, y notando que el N.° 71 habia vuelto á su diferencia respectiva con los N. 15 y 16, que tenia ántes que pudiese haber padecido la alteracion, se le distinguió de nuevo, dándole el adelanto diario sobre el tiempo médio que ántes se le suponia.

Para prueba se deduxo por los horarios la longitud, como si el relox no se hubiera alterado, y se halló, que el promedio de las observaciones de distancias colocaba á la Fragata 1° 4′ al E del relox, lo que manifestaba su alteracion; pero no se puede omitir que la alteracion siguió segun las comparaciones despues de haber avistado la Trinidad.

No hay duda que estas combinaciones no eran exâctas, y que se pudiera desde luego haberlas abandonado sin escrúpulo; pero el ansia de acertar hizo quizás prestarles un mérito que no tenian. Quando llegan los reloxes á alterarse es imposi-

ble hallarles su movimiento mudando de lugar, y sin término de comparacion. Tambien movió á llevar la cuenta por relox el que no se podia dudar haber tenido en los tres últimos dias una gran diferencia al O. y que es constante que se suele ésta experimentar por casi todos los navegantes dentro de la Zona tórrida, y particularmente en las inmediaciones de la línea.

Año de 1786. Abril.

Al amanecer del 25 hallándose por los 4° $\frac{3}{4}$ de latitud S y los 23 $\frac{2}{3}$ de longitud O, se arribó media quarta, y se quedó al N N E 5° E. para completar ántes de la noche el paralelo de la Isla de Fernando Noroño. 25

Al anochecer no se vió tierra, y aunque no se habia completado ni con la descubierta el paralelo de la Isla, se determinó seguir en derrota. respecto á tener bastante confianza en el punto, y en la posicion de la Isla colocada por D. Juan de Lángara y el Capitan Cook. Este la sitúa en 26° 18′ de longitud O (32° 34′ O de Greenwich) y en 3° 53′ de latitud S. refiriendo sus observaciones al monte mas alto de ella, que se parece á la torre ó campanario de una Iglesia, y la Fragata estaba en 3° largos al E de su meridiano.

Anocheció con los horizontes achubascados y cargados de celagería obscura, y el Cielo nublado; pero en las claras que se presentaron se tomaron algunas alturas meridianas de estrellas para exâminar si la estima tenia alguna grande diferencia, y á las 11 $\frac{1}{2}$ de la noche se consideró rebasado el paralelo de la Isla, y se siguió al mismo rumbo: las nubes se disiparon sin despedir turbonadas ni chubascos, de suerte que fué la mejor que hubo desde los 30° de latitud.

El 27 de mañana hubo un chubasco de bastante agua y viento, y se gobernó al N N E por 27

Año de 1786. Abril. hacer derrota mas directa. El dia siguiente hubo calmas y bonanzas, se vieron algunos taburones, 28 y se cogieron dos pequeños, confirmándose la observacion de que éste voraz pez solo se dexa ver en semejantes tiempos.

No obstante de haber sido el pasado hasta aquí tan llovioso y contrario á la salud de las Tripulaciones, á quienes casi siempre se les enjuga el agua en el cuerpo, no habia en la enfermería mas de 3 individuos: el de mas cuidado era el de los dolores gálicos que se dixo, y que habia estado á la muerte en el Estrecho, cuya enfermedad complicada ya con escorbuto, hacia muy dudoso su restablecimiento, á lo menos durante la campaña, si es que la resistia. Los otros dos se hallaban con algunos síntomas de este mal terrible.

29 Continuó el 29 con calmas y turbonadillas de agua, empezando á experimentar el tiempo própio de la línea, que no fué muy durable; pero al medio dia se entabló el viento por el S E. y á las dos se cortó por los 22° ½ al O de Cadiz, llevando las distancias por la cuenta del N.° 71, pues por la estima estaba el punto 1 ½ mas al E.

El corte de la línea fué 4° mas al O del que determinaron las derrotas; pero la advertencia que se hizo al cortarla para el S tiene mas lugar en este caso, que no hay que temer las contrariedades que en el otro, debiéndose cortar por donde se pueda, sin exponerse á detenciones, que pueden ser muy funestas.

La noche de este dia se navegó con cuidado á causa del Penedo de S. Pedro, cuya situacion es tan incierta, y hubiera sido muy agradable verle de dia para establecerle por medio de al-

gunas séries de distancias Lunares tomadas en el quarto próxîmo: muchos ponen en duda su exîstencia. Algunos de los individuos de la Fragata aseguraban haberlo visto en otras campañas, entre ellos un Pilotin. Año de 1786. Abril.

El primero de Mayo se avistó al amanecer una embarcacion á barlovento, que venia arribada á la Fragata: á las 8 largó bandera Inglesa, á la que se correspondió con la Española y el gallardete, atravesándose á fin de esperarla: á las 10 fué un Oficial á reconocerla, y dixo venia de la Costa de Angola con 400 negros, y que iba para la Barbada: su Master se llamaba Thomas Smith: la embarcacion era una Fragatilla que se llamaba la Fany de Londres, y se consideraba en 27° de longitud O de este Meridiano: de 2 á 3 al E del de la Fragata, de que se le advirtió. No pudo socorrer con nada del rancho que se necesitaba, y solo cedió con la mayor urbanidad 15 ó 20 libras de tabaco, que se repartió con justicia á la Tropa y Marinería. Se le preguntó si necesitaba algo, dixo que nada absolutamente: siguió su derrota, y al anochecer no se veia. Mayo. 1

La Fragata continuó la vuelta del N ciñendo el viento del E al N E y N N E, que corrieron con algunos chubascos. Al anochecer estaba el Cielo muy nublado, y no cesó de llover en toda la noche con chubascos de viento de quando en quando.

Todo el dia siguiente se pasó en calma y con continuos aguaceros hasta las 9 de la noche, que se entabló el E despues de un fuerte chubasco de agua. Siguieron estos á veces con bastante viento, y la Fragata ciñó con la vela proporcionada la vuelta del N. 2

El dia 3 por la tarde en los 6° $\frac{1}{2}$ de latitud N 3

Año de 1786. Mayo. y 26 ½ de longitud O. se vieron muchos páxaros blancos volando contra el viento; pero habiendo pasado á larga distancia, no se pudo conocer la especie, y solo se puede asegurar no se encuentran comunmente en los Golfos.

5 A los dos dias se refugió abordo un paxarillo como una especie de verdon, estando en los 10° de latitud N y 29 de longitud O. Habria sido arrojado de tierra por las brizas violentas que habian reynado, y solo podia evitar su muerte, ó siguiendo nuestro destino, ó teniendo la fortuna de poder coger la Costa de Africa, ó alguna de las Islas.

El promedio de 4 séries de distancias de Sol á
6 y 8 Luna, tomadas en los dias 6 y 8, cuyos extremos estaban en 8 minutos, que eran las únicas que el Cielo habia permitido en todo el quarto, colocaba la Fragata 19′ al E de la situacion dada por el
10 relox. Y tres series tomadas la noche del 10 á régulo y antares 26′ en el mismo sentido.

La tarde del 9 se vió un páxaro del tamaño de una paloma, su color ceniciento y con dos plumas, que sobresalian á las demas de la cola, formando una especie de horquilla.

A proporcion que se fué entrando en el emisferio del N fueron muy poco á poco rolando las
12 brizas del N E. al E. y el dia 12 por los 20° de latitud y 33° de longitud O. se tuvieron por la primera vez en el segundo quadrante, y se empezó á enmendar la derrota, gobernando al N N E 5° N.

14 El 14 por los 23° de latitud y 32° de longitud O. se entablaron los vientos del S. al S O. con tanto mas gozo, quanto no debian esperarse en la estacion. Dirigiose la derrota al N E ¼ N para pasar al O y N de las Azores, asegurando así la navegacion, y no eligiendo el pasar al S por

rumbo mas directo, por no exponerse á caer en las calmas, que en tiempo de Verano suelen hallarse. Año de 1786. Mayo.

Como se ignoraba el estado político de Europa desde la salida de Cadiz, se dispuso el de defensa, y se exercitó nuestra gente en el manejo de la Artillería. Se deseaba saber si se habia roto la tregua con Argel; pero la embarcacion Inglesa á quien se habló en la línea, no supo desatar esta duda.

Del 15 en adelante se vieron pasar várias manchas de sargazo del que se cria en la América Septentrional, segun lo que se habia exâminado y las noticias de Frezier. Esta planta es distinta de la que se cria en las Canarias y Costas del E, y por tanto se infirió habian reynado los O. 15

El 16 por la tarde se vió una embarcacion por la proa, á la que se dió caza; pero aunque no se pudo alcanzar por las pocas horas que quedaban de luz, se avistó de nuevo á las 10 de la noche, y á las 11 ½ se llegó á distancia de poderla hablar. Costó mucho respondiese, y todo lo que se pudo entender despues de várias preguntas que se le hicieron en Ingles, á cuyo idioma solo contextó, fué que venia de la Costa de Africa con 30 dias de navegacion y destino al Puerto de Liverpool. Se dexó enteramente por la popa, y se volvió á poner á rumbo por haberse orzado algo en su demanda. 16

Los vientos del tercer quadrante adelantaron la navegacion de suerte, que el 17 al medio dia se estaba en los 27° ¼ de latitud, y en los 30° de longitud O. En este punto se llamaron al N, y el 19 en la noche, despues de haber estado casi todo el dia en calma, se entablaron al E. y continuaron hasta el 23. La Fragata ciñó la vuelta del N. y este dia quedó por los 34° ½ de latitud y 29° ⅓ de longitud O. Despues de algunas horas de calma hubo vientos del segundo quadrante, los que el 24 pasaron al 17 19 23 24

Año de 1786. Mayo.

tercero, por lo que se dirigió el rumbo al N.

Este dia se combinaron trece series de distancias de Sol á Luna, que se habian observado en el quarto, y el promedio dió una longitud 36′ mas E de la que resultaba por el relox, con cuya diferencia se corrigió su cuenta absoluta.

Parece segun estos resultados, que el relox N.° 71 habia señalado bien la derrota y las diferencias diarias de la estima. En estas series de distancias se usó mucho del instrumento circular ó círculo de reflexîon del Caballero Borda, que se halló excelente, cuyas circunstancias describe el Señor Jacinto Magallanes en una de las Memorias que ha dado á luz sobre el uso de los Instrumentos Astronómicos (*) con las razones que tiene para aspirar á haberlo puesto en práctica sin las noticias de aquel Astrónomo.

A las 9 de la noche estando en los 37° 21′ de latitud se navegó al E para dar resguardo á la Vigía, que aunque Mr. Verdun en su Carta la coloca en los 38° 13′, dice que puede estar en los 37 $\frac{3}{4}$, donde la repite. Por la estima no se debia tomar éste partido, porque era exponerse á no poder montar despues las Azores con los vientos regulares del O al N O; pero segun las observaciones en que habia mas confianza se estaba 4° al O. de ellas.

El Piloto del Navío el Buen Consejo quando arribó al Fayal volviendo de Lima habló con el práctico Portugues de ésta Isla, que le dió la noticia siguiente: „Está la Vigia al O S O de la Isla „de Flores la distancia de 66 $\frac{2}{3}$ leguas: una em-„barcacion Inglesa, que venia de la Madera y se „perdió en ella, se dirigió con la Lancha al rumbo

(*) Descripcion de los nuevos Instrumentos circulares de Reflexîon. Apéndice 2.° de la coleccion de diversos tratados sobre los Instrumentos de Astronomía, &c.

Año de 1786. Mayo.

„opuesto, y recaló al Fayal despues de dicha dis„tancia. El expresado Práctico salió á reconocerla, „y la halló en esta posicion. Tiene dos restingas, „la una al O N O. como de 180 varas, y la otra „de 100 al S. velando vários pedruscos, y en el „O N O. de ellos una playa de arena de 40 varas.„ Esta noticia parece tan circunstanciada como poco auténtica, y está copiada de una nota de uno de los Diarios del segundo Comandante.

Como las embarcaciones que vienen del S. tienen que pasar por sus cercanías, y es tan incierta y distante su posicion en latitud, obliga á darla resguardo desde los $37^{\circ}\frac{1}{2}$ hasta los $38\frac{1}{3}$, deteniendo la navegacion por una ó muchas noches, por lo que merece este punto que tanto interesa á la navegacion se haga exprofeso para situarlo. Es de esperar, que no tardará mucho nuestra Nacion en hacer á todas este servicio, pues en el reconocimiento de las Azores que medita D. Vicente Tofiño para situarlas, despues de trazar las Cartas de nuestras Costas, no olvidará un objeto tan importante.

El 25 hubo vientos vários y floxos del primer 25
quadrante, y el 26 se volvieron al tercero, con lo 26
que se ganaron los 40° de latitud por los 28 de
longitud O. De aquí se gobernó al E, y el 29 por 29
la mañana se avistó la Isla del Cuervo.

Al medio dia, segun la latitud y marcacion á ella, dándole la posicion de Verdun, se estaba en los 24° 29′ de longitud O: segun el N.° 71 llevando la cuenta por las distancias en 24° 26′: segun la estima en 19° 18′; y por tanto 5° 11′ al E. de la marcacion, que hacen en éste paralelo 79 leguas.

El relox dió despues de tres dias 52′ de diferencia con la estima al O de ella. Tres bases que se midieron por la mañana por corredera, para deducir la distancia á la Isla, dieron unos resultados

Año de 1786. Mayo. tan distantes de lo posible, que manifestaban una fuerte corriente en comprobacion del cálculo.

Toda la noche se pasó en calma, y el 30 por la mañana se entabló el viento del S. al S S E. con Cielo acelajado; y como reynó éste por cinco dias, obligó á subir, exercitando la paciencia, á los 43° ¼ de latitud, debiendo ser tanto mas sensible, quanto llegando á un clima húmedo y frio, empezó el escorbuto á manifestarse en muchos individuos de la Tripulacion, y con especialidad en el Comandante, que á pesar de su mucho espíritu, se hallaba muy agravado de este mal postrado en cama. Ya se sentia no haber pasado al S de las Islas Azores, pues con estos vientos se hubiera hecho mucha mejor navegacion. Tambien hizo cortar el paralelo de la Vigía de los 42° ½, aumentando este cuidado con que no se contaba.

Como el Cielo estaba por lo comun acelajado, y no habia claras de mucho intervalo, fué de grande auxîlio el relox para observar la altura meridiana del Sol, calculando la hora que debia manifestar á su paso por el meridiano, con lo que se tuvo confianza en algunas observaciones de latitud, que de otro modo hubieran sido muy dudosas. Esta ventaja, que se puede sacar de los reloxes de longitud debe aumentar su aprecio en las navegaciones.

Junio. El 2 de Junio empezaron los vientos á rolar al
2 O, y por consiguiente la Fragata á enmendar su rumbo, disminuyendo de latitud. Al otro dia se avistó una embarcacion, y dándola caza, se llegó á su voz á las 2 ½ de la tarde. Dixo se llamaba nuestra Señora de la Antigua, que venia del Brasil para Oporto, con 97 dias de navegacion, y que no habia visto las Azores. Dióse le el punto, porque traia el suyo muy errado.

4 La noche del 4 se pasó en calma, y al ama-

necer del 5 hubo vientos del E. Se empezaron á ver várias embarcaciones con derrota al N. y el encontrarlas en esta latitud tan desatracadas de la Costa manifestó que habian reynado en estos parages vientos del N E. como en efecto se comprobó despues, y con este motivo ya fué grato haber pasado al N. de las Azores.

Año de 1786. Junio.

En estos dos dias se tomaron 8 series de distancias de Sol á Luna, y el promedio colocó á la Fragata 6′ 27″ al E. del resultado del relox, con lo que comprobando esta situacion se dirigió á recalar de 15 á 20 leguas al O. del Cabo de S. Vicente, despreciando la estima, que en estos pocos dias estaba grado y medio mas al E. y así resultaría de guiarse por ella un atraso, que podia ser muy grande.

Se siguió hasta el 9 sin mas novedad que avis- 9
tar várias embarcaciones, y á las 5 de la tarde se vió la tierra. A la media hora se consiguió demarcar el Cabo de S. Vicente. A las 10 de la noche con la claridad de la Luna se marcó el Cabo al N. Llevada la estima hasta esta hora se estaba en 54′ de longitud O.: la del Cabo es 2° 43′: luego el error de la estima habia sido desde la Isla del Cuervo 1° 49′ ó 29 leguas mas al E. que la verdadera posicion, despues de 11 dias de viage.

El error que tenia la estima por el resultado del relox, deducido la misma mañana, era de 1° 57′ ½ en el mismo sentido: luego la posicion verdadera era 8 ½ mas al E. que el relox, ó lo que es lo mismo 2 ½ leguas.

Aunque al anochecer del dia 10 no se habia 10
avistado á Cadiz, ni dieron razon del rumbo á que demoraba los Marineros de un Barco pescador, que habian provisto de algun pan fresco y de pescado, se buscó por la sonda el canal que

Año de 1786. Junio.

conduce á la Bahía. A las 10 se avistó el Farol de S. Sebastian, y á las 11 $\frac{1}{2}$ se dió fondo al N O $\frac{1}{4}$ O. del Farol de dicha Torre por 20 brazas lama y arena.

11 El dia siguiente por la mañana se ancló en la Bahía de Cadiz, despues de 8 meses y 2 dias de navegacion, sin haber perdido en todo el viage de vuelta individuo alguno. Solo el Comandante y dos de la Tripulacion llegaron enfermos de cuidado, y otros 16 ligeramente tocados de escorbuto, todos los quales se restablecieron pronto con felicidad. Ya se dixo, que en el viage de ida se perdió un Marinero y otro en el Estrecho; pero sus enfermedades fueron contraidas en tierra, y no provinieron de ningun modo de la navegacion.

Se necesita coger un Puerto de la Patria despues de 8 meses de ausencia, y tal ausencia, para saber estimar el placer de ver de nuevo á sus Conciudadanos. El Comandante y Oficiales con la lisonjera satisfaccion de no haber perdido sus trabajos, y que de ellos pueda resultar algun bien; y el Marinero, que se le olvidan muy presto, con el gusto de saber alcanza á resistirlos y vencerlos: y de esto puede servir esta Expedicion al Magallanes de completa prueba, manifestando hasta donde alcanza la constancia y robustez del Marinero Español.

VIAGE DE IDA.

Tabla, que manifiesta el estado del Termómetro de Reaumur, y la situacion de la Fragata á las 12 del dia: la alteracion de la estima en rumbo y distancia, deducida por el cotejo del punto de estima con el de observacion: las mutaciones del tiempo; y algunas variaciones de la Aguja, determinando el parage en que fueron observadas.

Dias del mes. Octubre.	Estado del Termometro.	Latitud.	Longitud.	Alteracion de la estima.	Vientos, su fuerza y estado del mar.	Carices.	Variaciones de la Aguja.	En latitud.	En longitud.
				Millas.					
9	20°, 9	... N....	... O....	...00...........	N. bonancible, y por intervalos calma.	Claro.	... N O ...	... N ...	... O ...
10	20, 3	36°..01′	00°..05′	S. 69°. E.. 20	Idem.	...	...	...	...
11	20, 5	35...05	01...26	S. 55. O.. 24	Del primer quadrante bonancible.	...	T.e * 20°. 00′	35°..02′	01°..39
12	20, 0	34...14	02...38	S. 12. O.. 12	Idem.	...	M.a * 19.. 30	34...05	02...52
13	20, 2	32...49	04...40	S. 18. E.. 16	Del N E. al E. fresquito.	Celagería suelta..	.....00....	00....	00....
14	20, 2	31...05	06...38	S. 42. E.. 12	Del E N E. del N E. fresquito.	...	.....00....	00....	00....
15	20, 3	29...15	08...28	S. 09. E.. 24	Del E N E. fresco: mar del N N O.	Toldado.	.....00....	00....	00....
16	20, 3	28...18	09...29	S. 22. O.. 17	Del E. al N E. al N. y N O. bonancible.	Celagería.	T.e .. 16°. 01	28...00	09...43
17	20, 5	26...30	10...46	S. 13. E.. 12	Del primer quadrante fresquito: mar llana.	Celagería suelta..	.....00....	00....	00....
18	20, 7	24...40	11...33	S. 01. E.. 07	Del N E. al E N E. fresco.	...	.....00....	00....	00....
19	20, 7	22...30	12...36	S. 32. O.. 18	Idem.	...	T.e * 14°. 36	22...14	12...50
20	21, 5	20...35	13...35	S. 56. O.. 11	Idem.	...	.....00....	00....	00....
21	22, 7	17...50	13...59	S. 23. O.. 30	Idem.	...	.....00....	00....	00....
22	24, 2	15...37	13...57	S.°37. O.. 04	Idem.	...	T.e * 12.. 30	15...10	14...00
23	24, 2	13...42	14...10	S. 7[illegible]. O.. 16	Idem.	...	.....00....	00....	00....
24	25, 0	11...34	14...07	S. 48. E.. 05	Idem.	Celagería gruesa.	.....00....	00....	00....
25	24, 4	10...42	14...01	S. 11. O.. 14	Varios y bonancibles, calma por intervalos.	...	T.e * 10.. 09	10...30	14...03
26	25, 2	09...25	14...11	N.53. O.. 06	Del E N E. al E S E. bonancible, mar del S S E.	Celagería.	T.e .. 09.. 32	09...08	14...11
27	24, 8	08...26	14...43	N.48. O.. 18	Del E. al S E. bonancible.	...	T.e * 10.. 38	08...20	14...42
28	25, 5	08...20	14...43	N.03. O.. 14	Del E. calmoso: calmas.	...	M.a .. 11.. 48	08...22	14...42
29	25, 2	07...58	14...33	S. 34. E.. 17	Ventolinas del 4° quadrante: calma.	...	.....00....	00....	00....
30	24, 9	07...53	14...38	N.64. O.. 14	Idem.	...	T.e .. 11.. 12	07...51	14...38
31	25, 3	07...15	14...38	N.01. O.. 08	Del N N E. al N E. bonancible.	Despejado.	T.e .. 11.. 04	07...05	14...36
Noviembre.									
1°	25, 0	06...24	14...34	S. 89. E.. 10	Varios y bonancibles.	Acelajado.	T.e .. 10.. 48	06...21	14...38
2	25, 2	05...34	14...57	N.31. E.. 05	Del S S E. floxo: mar del S.	Aturbonado.	T.e .. 09.. 11	05...16	15...02
3	25, 0	04...47	15...22	....00. E.. 05	Del S S E. al S E.	...	M.a .. 10.. 34	04...52	15...18
4	23, 9	04...10	15...43	N.66. E.. 36	Varios y bonancibles del 2.° quadrante, chubascos y turbonadas.	Acelajado.	.....00....	00....	00....
5	24, 0	03...27	16...35	....	Idem.	...	.....00....	00....	00....
6	24, 0	03...21	16...10	....	Idem.	...	T.e .. 09.. 42	03...17	16...14
7	24, 0	02...48	16...29	N.62. E.. 05	Idem.	...	T.e .. 09.. 39	02...33	16...45
8	24, 0	01...39	17...50	N.51°.O.. 21	Del S E. al S S E. fresco.	Celagería suelta..	.....00....	00....	00....
9	23, 2	00...41	18...46	N.69. O.. 22	Del S E. fresquito.	...	M.a .. 09.. 15	00...56	18...36
	....	.... S....	....	....				S	
10	24, 5	01...15	19...36	S. 62. O.. 09	Idem fresco: mar del viento.	...	T.e * 07.. 05	10...39	19...52

CONTINUACION DEL VIAGE DE IDA.

Dias del mes. Noviembre.	Estado del Termómetro.	Latitud.	Longitud.	Alteracion de la estima.	Viento, su fuerza y estado del mar.	Carices.	Variaciones de la Aguja.	En latitud.	En longitud.
		S	O	Millas.				S	O
11	23°, 7	03°..16′	20°..50′	... O 15	Idem mar del viento.	Cargados.	....	00. . . .	00. . . .
12	23 , 5	05...12	22...18	S. 85°. O.. 21	Idem.	....	. . . N O . . .	00. . . .	00. . . .
13	23 , 8	07...33	23...12	N.54. O.. 17	Del S E. al E S E. fresco.	....	T.e * 02°. 34′	08°.. 12′	23°.. 28′
14	24 , 3	09...59	23...58	N.47. O.. 10	Del S E ¼ E. al E ¼ S E. idem.	....	M.a .. 01.. 52	09...42	23... 51
15	23 , 9	12...13	24...31	N.52. O.. 09	Idem.	....	T.e * 01.. 13	12...33	24... 38
							N E		
16	23 , 8	14...16	25...20	S. 48. O.. 13	Idem.	....	T.e .. 00.. 44	14...42	25... 24
17	24 , 0	16...44	25...56	S. 31. E.. 01	Del E S E. al E. idem.	Celagería.	M.a .. 01.. 19	16...24	25... 52
18	22 , 9	19...07	26...59	S. 45. O.. 17	Del E. al E N E. idem.	Celagería suelta..	M.a * 02.. 00	18...35	26...44
19	22 , 7	20...39	28...10	... O....... 06	Del E N E. al N E. idem.	....	M.a .. 03.. 09	21... 12	28... 33
20	22 , 1	22...46	29...33	S. 36. E.. 09	Del N E. al N. fresquito.	Claro.	M.a .. 03.. 34	22... 17	29... 16
21	20 , 2	23...13	29...18	N.35. O.. 14	Del N. al N O. fresco: del S. floxos.	Cargados.	T.e .. 03.. 10	23...26	29...03
22	20 , 1	24...11	28...26	S. 09. E.. 14	Del S. al S O. mar de esta parte.	Claro.	. . . . 00. . . .	00. . . .	00. . . .
23	20 , 6	24...47	28...38	... 00.	Del S. al E. y N E. bonancible.	Celagería suelta..	T.e * 02.. 50	25...03	28... 59
24	20 , 5	26...21	29...51	S. 18. O.. 11	Del N E. bonancible.	Toldado.	. . . . 00. . . .	00. . . .	00. . . .
25	21 , 3	27...55	31...25	S. 06. E.. 03	Del E N E. idem.	....	M.a * 06.. 34	27... 34	31...01
26	19 , 6	29...45	33...35	N.78. O.. 01	Idem.	....	. . . . 00. . . .	00. . . .	00. . . .
27	20 , 1	31...47	35...47	S. 51. E.. 12	Del N E. al N. con marejada.	Cargados.	. . . . 00. . . .	00. . . .	00. . . .
28	19 , 3	32...54	35...54	S. 18. E.. 07	Del N. al O. y se fixó al S. fresco.	....	T.e .. 08.. 34	32... 57	35...43
29	17 , 8	32...54	35...50	N.83. O.. 13	Del S. al S S O. muy fresco: marejada.	Despejado.	T.e * 09.. 23	33...00	35...27
30	18 , 8	33...11	35...44	S. 53. O.. 05	Idem cediendo: calma: del E. al N. y N O. floxo.	Claro.	T.e * 10.. 36	33... 17	35... 50
Diciembre.									
1°	17 , 1	34...02	37...02	S. 08. E.. 07	Alguna calma: del N. al N O. fresquito.	....	M.a * 10.. 39	33...44	36... 40
2	17 , 5	35...35	39...12	S. 39. E.. 20	Del N. al N O. fresquito.	Toldado.	T.e .. 12.. 48	35...49	39...30
3	16 , 3	36...12	40...50	N.72. O.. 10	Del N N O. al O. al S. y al S S E. fresquito.	Claro.	T.e .. 13.. 16	36...20	41... 15
4	16 , 2	37...07	42...41	S. 50. O.. 18	Del S S E. al E. al N. y N O. fresco.	....	M.a * 14.. 23	36... 51	42...20
5	18 , 5	38...44	44...35	S. 13. E.. 18	Del N O. al O. y al S. fresco.	Acelajado.	M.a .. 15.. 18	38... 29	44... 15
6	16 , 8	38...52	45...33	S. 43. O.. 11	Del S. al S S E. cediendo: calma.	Claro.	M.a .. 15.. 02	38... 51	45... 10
7	17 , 5	40...20	48...06	S. 09. E.. 24	Calma: del N E. al N O. fresco, marejada.	Acelajado.	. . . . 00. . . .	00. . . .	00. . . .
8	14 , 0	41...05	49...40	S. 10. O.. 05	Del N O. cediendo: variables y floxos: del E N E. al N. fresquito.	Neblina.	M.a .. 16.. 18	40...59	49... 15
9	14 , 5	41...39	50...56	N.63. E.. 33	Del N O. al N E. al N. al E O. y al S S O. fresquito.	....	. . . . 00. . . .	00. . . .	00. . . .
10	10 , 4	42...05	50...45	N.43. E.. 36	Del S S O. al O. idem.	Despejado.	T.e .. 17.. 33	42... 18	51... 00
11	10 , 6	42...53	51...48	N.51. E.. 24	Del O. al N N O. al O. y S O. fresco.	Acelajado.	T.e .. 17.. 41	43... 23	52... 00
12	09 , 4	44...13	52...54	N.08. E.. 19	Del S O. al N O. fresquito: mar picante.	Claro.	T.e * 19.. 05	44...46	53...00
13	09 , 9	45...08	53...12	N.01. E.. 20	Idem.	....	T.e * 20.. 40	45... 16	53...30
14	11 , 4	46...58	56...01	S. 88. E.. 15	Del N O. al N N O. fresco.	Toldado.	. . . . 00. . . .	00. . . .	00. . . .
15	10 , 5	47...57	57...10	N.55. E.. 03	Del N O. al S O. muy fresco, marejada.	Claro.	T.e .. 21.. 41	48... 13	57...30
16	10 , 1	49...06	59...04	S. 59. E.. 05	Del O. al N O. fresco.	Malos carices.	T.e * 23.. 02	49... 22	59... 15
17	09 , 9	49...55	59...49	N.69. E.. 07	Del N O. al S O. fresquito.	Alguna celagería.	T.e * 24.. 00	50...00	60...00
18	10 , 1	50...55	61...03	S. 79. E.. 08	Del N O. al O. fresquito.	Toldado.	T.e * 25.. 00	51...00	61... 50
19	09 , 8	52...06	62...41	S. 29. O.. 07	Del N. al O S O. fresco.	Claro.	. . . . 00. . . .	00. . . .	00. . . .

VIAGE DE VUELTA.

Dias del mes. Marzo.	Estado del Termómetro.	Latitud.	Longitud.	Alteracion de la estima.	Vientos, su fuerza y estado del mar.	Carices.	Variaciones de la Aguja.	En latitud.	En longitud.
		S	O	Millas.			N E	S	O
18	09°, 5	52°..04'	61°..18'	...00......	Del N O. al O. fresquitos, mar gruesa del N E.	Claro.	T.ᵉ * 23°. 12'	51°..40'	60°..50'
19	09, 8	50...56	58...59	S. 60°. E.. 06	Del O. al S O. idem, mar gruesa del N.	....	M.ª * 23.. 00	50...20	59...45
20	09, 5	49...22	56...42	N.83. E.. 10	Del S O. al S. y al E. abonanzando, mar idem.	....	T.ᵉ * 22.. 38	49...20	56...30
21	08, 5	48...34	55...47	N.07. O.. 10	Del E. al S E. bonancible, poca mar.	Alguna celagería.	T.ᵉ .. 19.. 36	48...21	55...25
22	09, 4	47...09	53...46	N.12. O.. 13	Del S E. al S. y S S O. calma N E.	Celagería gruesa.	.....00...	00....	00....
23	09, 2	46...37	52...44	..00.....	Del N E. al E. y S S E. refrescando mar de este último.	Obscuros.	.....00...	00....	00....
24	10, 3	44...32	48...53	..00.....	Del S S E. muy fresco, mar gruesa.	Muy cargados.	.....00...	00....	00....
25	11, 8	42...12	46...26	N.60. O.. 25	Idem cediendo.	Despejados.	.....00...	00....	00....
26	12, 4	40...13	43...23	N.59. E.. 36	Del S S E. al S O. y N O. cediendo hasta quedar bonancible.	Alguna celagería.	.....00...	00....	00....
27	15, 6	38...57	41...47	..00.....	Del N O. al O N O. muy fresco, y de este al S S O.	Aturbonados.	T.ᵉ .. 14.. 32	38...45	41...20
28	13, 8	37...33	40...13	N.01. O.. 39	Del S S O. al S E. al S. y al O S O. muy desigual en su fuerza.	Toldado.	M.ª * 13.. 00	37...45	40...40
29	15, 1	35...50	37...46	S. 26. E.. 19	Del O S O. al S O. fresquitos.	....	.....00...	00....	00....
30	15, 4	33...54	35...56	N.76. O.. 17	Del S O. al S. bonancibles.	Celagería suelta.	T.ᵉ .. 10.. 33	33...35	35...40
31	15, 9	32...10	34...31	N.......06	Del S. al E. fresquito.	Claro.	T.ᵉ * 09.. 13	31...45	34...20
Abril. 1°	17, 6	30...30	33...41	..00.....	Del E. al E N E. fresco	Toldado.	.....00...	00....	00....
2	17, 6	28...35	33...42	..00.....	Del E N E. al N E. de golpe al N O. y de este al N. fresquito.	Achubascados.	.....00...	00....	00....
3	19, 1	27...41	32...41	N.45. O.. 24	Del N. al N O ¼ N. fresco.	Acelajado.	M.ª * 07.. 45	28...10	33...00
4	20, 6	27...21	30...37	..00.....	Del N O. al N. idem chubascos.	Achubascados.	T.ᵉ .. 05.. 46	27...10	30...20
5	20, 3	26...25	29...43	..00.....	Del N N O. fresquito.	Toldado.	.....00...	00....	00....
6	20, 5	25...47	27...14	..00.....	Del N N O. al N ¼ N E. galeno: calma.	....	M.ª * 03.. 56	25...45	26...00
7	18, 9	25...09	25...58	..00.....	Del N. al N O. floxo: calmas por intervalos.	Achubascado.	.....00...	00....	00....
8	21, 4	24...54	25...44	..00.....	Del N N E. al N N O. fresquito.	....	T.ᵉ .. 01.. 27	24...44	25...30
9	20, 3	24...27	24...07	..00.....	Del N. al O N O. turbonadas recias.	Aturbonado.	.....00...	00....	00....
10	19, 2	24...19	23...40	..00.....	Del 4.° quadrante desiguales en su fuerza.	Cerrado y lluvia.	T.ᵉ .. 00.. 22	24...15	23...30
11	19, 9	23...49	23...05	..00.....	Varios y calmosos: despues del S. al E. bonancible.	Nublado.	T.ᵉ .. 00.. 40	23...32	23...10
12	19, 5	22...18	23...20	..00.....	Del E. al N. bonancibles.	Celagería obscura.	M.ª .. 00.. 38	21...32	23...15
13	20, 4	21...14	24...20	..00.....	Del N E. bonancible.	Celagería clara.	...N O...	00....	00....
14	21, 3	19...45	25...04	..00.....	Del E N E. bonancible chubascos de agua.	Aturbonado.	M.ª * 01.. 02	19...50	25...00
15	21, 3	18...28	25...32	..00.....	Idem.	....	M.ª * 01.. 37	18...45	25...30
16	21, 0	17...00	26...16	..00.....	Del N E ¼ E. al N E ¼ N. fresquito.	Toldado.	.....00...	00....	00....
17	21, 0	15...57	27...02	..00.....	Del N E ¼ E. al E. bonancible.	....	.....00...	00....	00....
18	21, 1	14...47	26...50	..00.....	Del E. al E S E. desigual chubascos de agua.	Aturbonado.	T.ᵉ .. 00.. 48	14...29	26...40
19	19, 8	13...04	26...19	..00.....	Del E ¼ S E. al N E ¼ N. bonancible.	Celagería suelta.	T.ᵉ .. 00.. 44	12...48	26...10
20	20, 2	11...40	26...05	..00.....	Del N N E. al E S E. galeno mucha lluvia.	Achubascado.	.....00...	00....	00....
21	21, 8	10...17	25...39	..00.....	Del E S E. galeno.	....	T.ᵉ * 01.. 15	09...50	25...20
22	21, 6	08...51	24...53	..00.....	Del E S E. al S E. bonancible mucha lluvia.	Celagería espesa.	T.ᵉ * 02.. 08	08...20	24...40
23	21, 2	07...24	23...54	..00.....	Del S E. al E. bonancible chubascos de agua.	....	.....00...	00....	00....
24	21, 0	05...44	23...51	..00.....	Del E. al S E. floxos.	Celagería clara.	T.ᵉ * 03.. 20	05...10	23...45
25	21, 7	04...29	23...32	..00.....	Del E S E. al S S E. bonancible.	....	.....00...	00....	00....
26	22, 2	02...40	22...57	..00.....	Del S E. bonancible.	Claro.	M.ª .. 03.. 54	03...00	23...10
27	21, 3	01...13	22...18	..00.....	Del S E. al E. muy bonancible algunos chubascos.	....	M.ª .. 05.. 24	01...32	22...35
28	24, 2	00...18	22...42	..00.....	Calmas: ventolinas del 1.ᵉʳ quadrante: chubascos de agua.	Acelajado.	M.ª * 05.. 08	00...22	22...40
29	21, 4	00...09	22...33	S. 48. E.. 08	Calmas, y despues S S E. al E S E. fresquitos.	Achubascado.	.....00...	00....	00....
		N						N	
30	21, 3	01...25	22...40	S. 76. O.. 25	Del E S E. al N E. galeno.	Celagería suelta.	M.ª * 05.. 00	01...20	22...30

CONTINUACION DEL VIAGE DE VUELTA.

Dias del mes. Mayo.	Estado del Termometro.	Latitud.	Longitud.	Alteracion de la estima.	Viento, su fuerza y estado del mar.	Cariz.	Variaciones de la Aguja.	En latitud.	En longitud.
		N	O	Millas.			N O	N	O
1°	22°, 8	02°..24'	23°..32'	N.63.°O.. 20	Del E N E. fresquito chubascos de agua.	Nublado.	M.a .. 03'. 51'	02°.. 14	23°.. 30
2	19, 9	03...20	24...01	.. 00.	Del 1.r quadrante floxos: calma: lluvia continua.	....	.... 00. ...	00. ...	00. ...
3	21, 5	04...41	24...57	N.61. O.. 26	Del E. al N E. frescos: chubascos.	....	.... 00. ...	00. ...	00. ...
4	21, 4	06...15	26...19	S. 07. O.. 06	Del N E. fresco.	Celagería clara...	.... 00. ...	00. ...	00. ...
5	21, 5	07...57	27...49	S. 43. O.. 13	Del N E ¼ E. fresco.	....	M.a .. 03.. 21	07...32	27... 30
6	21, 0	09...52	28...58	.. 00.	Idem.	....	M.a .. 02.. 50	09...30	28... 30
7	20, 4	11...44	30...15	S. 83. O.. 22	Del E N E. fresco.	Mas despejado...	.... 00. ...	00. ...	00. ...
8	20, 6	13...18	31...06	S. 03. E.. 03	Del N E ¼ E. menos fresco.	....	.... 00. ...	00. ...	00. ...
9	19, 8	15...08	32...02	N.35. O.. 16	Del E N E. bonancible.	....	.... 00. ...	00. ...	00. ...
10	20, 2	16...48	32...16	S. 34. E.. 19	Del E N E. al E. muy bonancible.	....	M.a .. 03.. 51	16... 32	32... 30
11	20, 2	18...17	32...55	S. 48. O.. 20	Del E. al S E. fresquito.	....	T.e * 05.. 25	18... 25	33... 00
12	20, 3	19...52	33...20	S. 71. O.. 04	Idem muy floxo.	....	T.e .. 05.. 52	20... 10	33... 15
13	20, 3	21...34	33...11	S. 15. E.. 13	Del S E. al S. y al O. bonancible.	Alguna celagería.	T.e * 06.. 13	21... 40	33... 00
14	21, 1	22...58	32...30	S. 30. O.. 04	Del S O. bonancible.	Nublado.	T.e .. 06.. 58	23... 10	32... 20
15	21, 1	24...10	31...48	S. 77. O.. 11	Del O S O. algo mas fresco.	celag.suelta parda.	M.a * 07.. 47	23... 50	32... 00
16	20, 8	25...28	31...05	N.75. O.. 08	Del O S O. al N. muy bonancible.	....	.... 00. ...	00. ...	00. ...
17	19, 1	27...14	30...04	N.85. O.. 08	Del N N O. muy floxo.	Muy claro.	T.e * 08.. 37	27... 20	29... 45
18	17, 8	27...52	28...56	S. 70. O.. 09	Calma: ventolinas del 1.r quadrante: N E.	Celagería suelta..	.... 00. ...	00. ...	00. ...
19	18, 5	27...50	28...22	S. 57. E.. 05	Del E. muy fresco.	Celagería gruesa..	M.a * 10.. 35	28... 00	28... 30
20	17, 3	29...09	28...46	S. 41. E.. 12	Idem.	....	.... 00. ...	00. ...	00. ...
21	16, 2	31...26	29...12	N.60. O.. 07	Del E. al S E. fresco.	....	.... 00. ...	00. ...	00. ...
22	15, 0	33...10	29...28	N.70. O.. 09	Idem menos fresco.	....	.... 00. ...	00. ...	00. ...
23	15, 7	34...19	29...41	S. 42. O.. 12	Del S E. al S. bonancible: calma: S S E. bonancible.	Alguna celagería.	.... 00. ...	00. ...	00. ...
24	16, 7	36...12	29...11	N.59. O.. 09	Del S. al O. fresco.	Toldado.	T.e * 13.. 00	34... 40	29... 00
25	14, 5	37...33	28...32	N.41. O.. 07	Del S O. al N O. al N. y al E. bonancible.	....	.... 00. ...	00. ...	00. ...
26	15, 3	39...08	28...37	N.78. O.. 12	Del E. al S. y al S S O. fresco.	....	.... 00. ...	00. ...	00. ...
27	12, 8	40...18	27...29	.. 00.	Del 3.° y 4.° quadrantes: calmas S O. bonancible..	Nublado.	.... 00. ...	00. ...	00. ...
28	13, 4	40...20	26...44	.. 00.	Del 3.° y 4.° quadrantes bonancible.	Alguna celagería.	.... 00. ...	00. ...	00. ...
29	13, 1	40...21	24...26	N.70. O.. 46	N. fresquito: calma.	....	T.e * 20.. 30	40... 10	24... 10
30	14, 7	40...07	23...28	S. 00.... 13	Calma: S.	Toldado.	M.a .. 21.. 28	40... 17	23... 40
31	13, 8	40...59	21...53	N.82. O.. 29	Del S S E. fresco.	....	.... 00. ...	00. ...	00. ...
Junio. 1°	13, 0	42...10	20...14	O. 18	Idem.	....	.... 00. ...	00. ...	00. ...
2	13, 7	43...04	17...13	.. 00.	S. muy fresco.	....	.... 00. ...	00. ...	00. ...
3	14, 6	43...11	14...47	N.50. O.. 22	S O ¼ S. menos fresco.	Claro.	.... 00. ...	00. ...	00. ...
4	13, 9	42...37	12...10	N.05. O.. 10	S O. ventolinas del 3.r quadrante: calmas.	Rumazon obscura.	.... 00. ...	00. ...	00. ...
5	13, 8	41...45	11...21	S. 62. E.. 03	Del E. al N E. bonancible.	Alguna celagería.	T.e * 21.. 40	41... 20	10... 30
6	15, 1	40...25	08...53	N.22. O.. 20	Del N E. al N. bonancible.	Cerrazon neblin.a	.... 00. ...	00. ...	00. ...
7	14, 8	39...32	07...34	S. 48. E.. 05	Del N N E. al N. muy floxo.	....	.... 00. ...	00. ...	00. ...
8	15, 0	38...36	06...04	N.42. O.. 14	Del N. al E. fresquito.	....	.... 00. ...	00. ...	00. ...
9	16, 0	37...12	04...15	N.74. O.. 11	Del N. al N N O. fresquito.	Claro.	.... 00. ...	00. ...	00. ...
10	17, 9	00. ...	00. ...	.. 00.	Del 4.° y 3.r quadrantes bonancible.	Despejado.	.... 00. ...	00. ...	00. ...
11	16, 8	00. ...	00. ...	.. 00.	Del S O. bonancible.	Toldado.	.... 00. ...	00. ...	00. ...

NOTAS.

La longitud en las antecedentes Tablas se cuenta desde el Meridiano del Observatorio Real de Marina de Cadiz : la que se expresa en el Viage de ida es deducida por el relox N.° 16 hasta el dia 14 de Diciembre, que se notó la alteracion de esta máquina, y se eligió el resultado del relox N.° 71 de Arnold, que como queda expresado, fué por el intervalo de todo el Viage de 9 á 10 minutos al O. de el del N.° 16.

En el Viage de vuelta se sigue apuntando la longitud dada por el relox N.° 71 hasta el dia 3 de Abril, que á causa de haberse alterado se continúa apuntando su longitud llevada por las diferencias de la estima. El 24 del mismo mes despues de haber hecho algunas observaciones lunares, y habiéndose notado por las comparaciones diarias de los tres reloxes, que habian todos vuelto á su movimiento observado en Cadiz, se establece la longitud dada por las observaciones lunares, y se lleva la cuenta por el N.° 71. El 24 de Mayo despues de haber observado 13 séries de distancias de Sol á Luna, se enmienda la longitud de 96′ mas al E. y se sigue despues hasta el fin.

La alteracion de la estima, que se expresa por eso el dia 10 de Octubre, es la contraida del 9 al 10 : la del 7 de Noviembre es la contraida desde el 4 al 7, no habiendo habido observacion en los dias intermedios : lo mismo debe entenderse de las demas.

En las variaciones de la Aguja se distinguen con la (M.ª), ó con la (T.ᵉ) las observadas la mañana ó tarde, y se añade una * á las dedu-

cidas por amplitud para distinguirlas de las deducidas por azimuth.

§. VI.

RESULTADOS DE LAS OBSERVACIONES

y demas operaciones hechas en el Estrecho de Magallanes para formar su carta hidrográfica.

El primer designio fué observar algunas emersiones de los Satélites de Júpiter, cuyos resultados determinasen con exâctitud la longitud de uno ó mas puntos, que estos sirviesen de términos de comparacion para deducir las diferencias dadas por los reloxes, y por consiguiente la verdadera longitud de los Puntos que se pudieran establecer por estas diferencias; pero como estas observaciones no se proporcionaron, á causa de que los horizontes que se presentan en todo el Estrecho las mas veces eran terminados particularmente al O. por altas montañas, y de que estaba el Cielo quasi siempre cubierto de nubes, no se halló punto de mas satisfaccion para referir á él las diferencias dadas por el relox N.° 71 de Arnold, que el Cabo de las Vírgenes, el qual se estableció por distancias de Sol á Luna.

Fué preferido este relox porque el N.° 16 de Berthoud luego que llegó á los frios excesivos alteró su movimiento, como lo denotó la diferencia de sus resultados en longitud á los del N.° 71, con el que habia ido casi acorde desde la salida de Cadiz hasta seis dias ántes de la recalada al Cabo de las Vírgenes, que retardó su movimiento al sentir el clima frio; de suerte, que adelan-

tando diariamente en Cadiz 55″, 50 sobre el tiempo médio, se halló por un intervalo de 10 dias, cotejándole con el Meridiano del Cabo de las Vírgenes, que se habia reducido á 6″, 8, movimiento que conservó hasta el Puerto de la Hambre; pero habiendo pasado á otro temperamento aun mas frio, como el Puerto Galan, llegó á atrasar diariamente sobre el tiempo médio 7″, 76. El N.° 71 se halló siempre con poca alteracion de su movimiento observado en Cadiz, no habiendo llegado nunca á 3″: ventajas que debió al menor efecto que hizo sobre él la diferencia de temperamentos, de donde parece se pudiera inferir que para navegaciones en que se tenga esta diferencia muy grande son preferibles los reloxes de faltriquera á los otros, si el haber nueve años que el N.° 16 no se limpiaba, y el estar sin tabla de temperatura no fuesen justos obstáculos para poder hablar aquí decididamente.

El N.° 15 de Berthoud se halló muy desigual en su movimiento, de modo que pudiéndose asegurar los resultados del N.° 16, como no se mude considerablemente de temperatura, nunca se puede fiar en los del N.° 15, pero se debe advertir tambien estaba sucio y sin tabla.

Tampoco se pudo conseguir durante la demora en el Estrecho observar ocultacion alguna de Estrellas por la Luna, y aunque se intentó en Puerto Galan determinar algunas longitudes por la Luna, ya por sus horarios, ya por los métodos de su longitud, nunca se pudo lograr. En el Puerto Galan ó de S. Joseph está el Cielo casi siempre cubierto de nubes, y las claridades que se presentan son tan momentaneas, que quando se han combinado con el instante favorable de las observaciones, no han dexado tiempo sino para arre-

glar los instrumentos y aguardarlas sin efecto, pudiéndose alegar por prueba de ello, que desde el 3 de Febrero al 22 no hubo un dia proporcionado para tomar alturas de Sol, y exâminar el movimiento de los reloxes.

Por estas consideraciones se pasó á establecer la longitud del Cabo de las Vírgenes por 8 séries de distancias de Sol á Luna (la menor de cinco) tomadas dos de ellas en 21 de Diciembre por la mañana, y las seis restantes el 22 siguiente, estando fondeados al N. y á la vista del Cabo de las Vírgenes, habiéndose hecho en las circunstancias mas favorables por la buena posicion, la claridad del Cielo, y la calma del mar. Las distancias estas se calcularon por el método del Caballero Bordá.

El promedio de las 4 observaciones de D. Dionisio Alcalá Galiano, cuyos extremos estaban entre sí en 9′, colocaba el Cabo de las Vírgenes en longitud O. de Cadiz. . . . . . . 62° 06′ 46″ ½

El promedio de otras quatro de D. Alexandro Belmonte, cuyos extremos estaban entre sí en 10′, colocaban dicho Cabo. . 62° 12′ 39″

Longitud del Cabo de las Vírgenes por el promedio de estas observaciones. . . . . 62° 09′ 43″

Se pueden alegar para comprobacion de esta longitud los resultados siguientes.

Por siete séries de distancias de Sol á Luna tomadas en el quarto, ántes de recalar al Cabo de las Vírgenes, llevadas las diferencias con el relox N.° 71, cuyos extremos estaban en 33′ 11″ resultaba la longitud de este Cabo. . . 62° 07′ 33″

Por una observacion hecha en el mismo quarto con el Quintante

de Wright perteneciente al Comandante.................	62° 17′ 55″
Por quatro séries de distancias observadas el 16 de Diciembre de 85 de Sol á Luna, fondeados entre los Cabos de Vírgenes y Posesion, cuyos extremos estaban en 29′ 30″.	62° 04′ 42″
Por quatro séries de distancias observadas el 20 de Enero, estando á la vela del Puerto de la Hambre al Cabo de S. Isidro, cuyos extremos estaban en 26′ 50″.	62° 00′ 54″
Finalmente por quatro series de distancias de Sol á Luna, tomadas dos de ellas el 20 de Abril, y las otras dos el 21 siguiente, cuyos extremos estaban entre sí en 11′, llevadas como en las demas las diferencias por el N.° 71, desde el 17 del mismo mes, que se salió del Estrecho.........	62° 16′ 38″
Partidos estos resultados de comparacion por cinco será la longitud del Cabo de las Vírgenes por este promedio........	62° 9′ 32″

Solo se diferencia este resultado del establecido en una cantidad despreciable, pudiéndose lisonjear, que este punto es de bastante satisfaccion, y suficientemente exâcto para la Geografía marítima, y uso de los navegantes; pues concurriendo en este establecimiento las circunstancias de haberse hecho por dos observadores distintos, cada uno con su Sextante de Nairne, y con distancias Orientales y Occidentales en diferentes dias y lugares, no admite duda en la precision, que se

puede esperar de semejantes observaciones. Debe notarse, que estas de comprobacion se han calculado por las Tablas de Refraccion y paralaxe, contemplando este método bastante exâcto para el uso de la navegacion, en especialidad si los Astros tienen suficiente altura, concurriendo en las del Estrecho la circunstancia de no poderse tomar á satisfaccion la de la Luna, que estaba sobre tierra, y por consiguiente, no merecer la exâctitud de un cálculo Trigonométrico.

Por el relox de Arnold N.° 71 se hallaría colocado el Cabo de las Vírgenes en 62° 24′ y 30″ de longitud O. de Cadiz; pues este fué el resultado de los horarios que se tomaron en los primeros dias de la estada en el Estrecho; y si el relox N.° 16 de Berthoud no hubiese alterado su movimiento 6 dias ántes de avistar este Cabo, se hubiera colocado en 62° 15′ 41″, que es un establecimiento bastante conforme con las observaciones de distancias para poderse asegurar de la exâctitud, tanto de la Derrota, como de las demas operaciones.

LATITUD DEL CABO DE LAS VÍRGENES.

Por la altura meridiana del Sol el 22 de Diciembre de 85, estando el Cabo al S. distancia estimada 3 millas resultó.	52° 19′ 26″ S.
Por otra igual altura del 25 de Diciembre de 85, demorando el Cabo al N 59° E. segun el Plano hecho por el primer Piloto, desde el Cabo de la Posesion al de las Vírgenes, y por una excelente base medida en tierra.	52° 20′ 00″ S.

Por la altura meridiana del Sol el 24, tomada en la misma situacion. . . . . 52° 19′ 30″ S.

Tomando el promedio en la latitud del Cabo de las Vírgenes. . . . . 52° 19′ 39″ S.

SITUACION DEL CABO ORANGE.

Por la altura del Sol del 4 de Enero, demorando el Cabo de Orange al S 8° E, distancia estimada cinco millas resultó su latitud. . . . . 52° 29′ 6″ S.

Estando este Cabo al S. 60° O. la distancia deducida de 6″, 1, se observó por alturas Sol tomadas á las 8h 06′ de la mañana, que el Cabo de Orange estaba al O. del Cabo de las Vírgenes. . . . . . 00° 59′ 46″

Longitud O. de Cadiz establecida para el Cabo de las Vírgenes. . . . . 62° 9′ 43″

Luego longitud de Cabo Orange O. de Cadiz. . . . . . . 63° 9′ 29″

SITUACION DE LA PUNTA DE NUESTRA SEÑORA DE GRACIA.

El 5 de Enero de 1786, demorando esta Punta al N 43° E. distancia una milla, se deduxo por altura de Sol tomadas á las 4h, 1′ de la tarde la longitud de esta Punta al O. de Cabo de las Vírgenes. . . . . 1° 58′ 08″

La del Cabo Occidental de Cadiz.	62° 09′ 43″
Luego longitud de la Punta de nuestra Señora de Gracia O. de Cadiz.	64° 07′ 43″

No se pudo observar la latitud de este punto, pero resultó por marcaciones, no debiéndose extrañar no haberse valido de arrumbamientos mas á proposito para establecer la posicion de los Puntos; pues fué necesario valerse de las ocasiones que se presentaron.

SITUACION DEL CABO DE S. GREGORIO.

Por tres alturas meridianas del S. tomadas el 6 y 7 de Enero, dos al N y una al S, cuyos extremos estaban en 1′ 41″, resultó la latitud del Cabo S. Gregorio, que demoraba al S 67 O. la distancia estimada de 3 ½ millas. . . .	52° 40′ 39″ S.
Por dos alturas del O. tomadas el mismo dia 7 á las 6h 41′ de la mañana, fondeados en la misma situacion, resultó segun el relox N.° 71, que el Cabo de S. Gregorio estaba al O. del Cabo de las Vírgenes.	1° 40′ 17″
Longitud del Cabo de las Vírgenes al O. de Cadiz.	62° 9′ 43″
Luego longitud del Cabo de S. Gregorio al O. de Cadiz. . .	63° 50′ 00″

SITUACION DE LA PUNTA DE SANTA MARÍA.

Por la altura meridiana del Sol, demorando ésta Punta al S 22° 30′ O. la distancia estimada de

una legua, estando al ancla en esta situacion el 9 de Enero de 1786, se deduxo la latitud de esta Punta. 53° 19′ 37″ S.

Por las alturas del Sol tomadas á las 7^h 51′ de la mañana de este dia, resultó segun el relox N.° 71, que ésta Punta estaba al O. del Cabo de las Vírgenes. . . . . 2° 27′ 56″

El Cabo al O. de Cadiz. . . 62° 9′ 43″

Luego longitud de esta Punta O. de Cadiz. . . . . 64° 37′ 39″

SITUACION DE LA PUNTA DE SANTA ANA.

Por la altura meridiana del S. tomada el 12 de Enero de 1786, demorando esta Punta al N 74 E. distancia de media milla, resultó su latitud de. . . . . 53° 37′ 41″ S.

Por la altura meridiana tomada el dia 13 en la misma Punta. 53° 37′ 33″ S.

Promedio y latitud. . . . . . . 53° 37′ 37″

Por tres alturas tomadas el 11 del mismo á las 7^h 57′ de la mañana, abordo en la positura antecedente, resultó por longitud de la Punta de Santa Ana al O. de Cabo de las Vírgenes. . 2° 23′ 20″

Este Cabo está al O. de Cadiz. . . . . 62° 09′ 43″

Luego longitud de la Punta de Santa Ana al O. de Cadiz. . 64° 33′ 03″

ESTABLECIMIENTO DEL CABO DE S. ISIDRO.

Por la altura meridiana del 20 de Enero de 1786, demorando este Cabo al S. la distancia de 3′ 48″, segun resultó por el Plano que se hizo despues, fué su latitud. . . . . 53° 46′ 50″ S.

Por la altura meridiana del Sol al S. del dia 21 fué. . . . . . 53° 46′ 42″ S.

Por quatro alturas meridianas de Estrellas tomadas al N. y al S. con el quarto círculo fué. 53° 46′ 37″

Segun la diferencia de latitud de este Cabo á la Punta de Santa Ana, y su arrumbamiento entre sí, resulta el Cabo de S. Isidro al O. de la Punta de Santa Ana. . . . . 00° 03′ 57″

La longitud de la Punta de Santa Ana O. de Cadiz. . . . . . 64° 33′ 03″

Luego longitud del Cabo de S. Isidro O. de Cadiz. . . . . 64° 37′ 00″

ESTABLECIMIENTO DEL MORRO DE SANTA AGUEDA.

Por la altura meridiana del Sol tomada al N. el 24 de Enero de 1786, demorando el Morro al N 85° E. distancia estimada de 8 millas, resultó su latitud. . . . . 53° 54′ 36″ S.

Por la altura meridiana del S tomada igualmente el 11 de Marzo del mismo año, demorando este punto al E 15° S. la distancia de 9 millas. . . . . 53° 55′ 31″ S.

Promedio ó latitud del Morro de Santa Agueda ó Cabo Forward. . . . . 53° 55′ 03″ S.

Por dos alturas de Sol tomadas el 24 de Enero, demorando el Morro de Santa Agueda al N 19° E. distancia estimada de 4 millas, resultó en longitud al O. del Cabo Redondo ó de S. Isidro.......	00°	20′	25″
El Cabo de S. Isidro al O. de Cadiz...............	64°	37′	00″
Luego longitud del Morro de Santa Agueda al O. de Cadiz.	64°	57′	25″

SITUACION DEL CABO GALAN.

Por la altura meridiana del S. tomada en el Puerto de S. Joseph en 2 de Febrero de 1786, resultó la latitud del Cabo Galan.	53°	42′	00″
Por dos alturas de Sol tomadas la mañana del 3 de Febrero de 1786 con el quarto círculo, resultó su longitud al O. del Cabo de S. Isidro.....	1°	17′	02″
Este Cabo al O. de Cadiz..	64°	37′	00″
Luego longitud del Cabo Galan al O. de Cadiz.......	65°	54′	02″

SITUACION DEL CABO DE BARRERAS BLANCAS EN LA COSTA PATAGONICA.

Por la altura meridiana observada, y reducida esta observacion por 5 horas de estima llevada con sumo cuidado, y una base medida por corredera, resulta la latitud de este Cabo..	51°	31′	47″

Por alturas de Sol tomadas á las 8 de la mañana, demorando el Cabo de las Barreras

blancas al N.º 43. O. distancia 17, 1 millas, sacada por base medida por corredera, resulta que este Cabo está al O. del de las Vírgenes.	00°	30′	47″
El de las Vírgenes al O. de Cadiz.	62°	9′	43″
Luego longitud del Cabo de Barreras blancas al O. de Cadiz.	62°	40′	30″

OBSERVACIONES

DE LA VARIACION DE LA ABUJA.

Sobre el Cabo de Barreras blancas por el promedio de 3 azimudes resulto que la abuja azimutal, de que se hacia uso para las marcaciones hechas desde abordo,

tenia.	24°	08′ de var.ⁿ	N E.
Por diferentes observaciones de amplitudes y azimudes hechas al N, S. y O. del Cabo de las Vírgenes en diferentes dias, resultó por variacion média de la misma abuja. . . .	23°	19′	N E.
Fondeados al N. de la Bahía de Romay por una observacion de 3 azimudes, resultó en la misma abuja la variacion de. . . .	21°	12′	N E.

Por una observacion de 3 azimudes hecha en el Puerto de la Hambre, resultó la variacion de la

misma abuja.......... 21° 27′ N E.

En la Punta de Santa Ana se observó tambien la variacion de la abuja del Theodolite, y aunque no fué de mucha satisfaccion, resultó que la abuja de este instrumento tenia.. 22° 20′ N E.

En el Puerto de Varcarcel se observó la variacion de la abuja azimutal, y por el promedio de 3 azimudes fué su variacion................ 21° 46′ N E.

En el mismo parage se observó la variacion de la abuja del Theodolite, y resultó por esta observacion, que fué de toda confianza.............. 23° 59′ N E.

En el Puerto Galan ó de S. Joseph se observó la variacion de la misma abuja del Theodolite, y fué................ 24° 09′ N E.

Como las observaciones de variacion es el dato mas dificil de averiguar con exâctitud, no es de lisonjearse, que se pueda establecer por estas observaciones, si la variacion disminuye ó aumenta á medida que se adelanta al O del Estrecho, pues no seria de extrañar que algunas veces se sacasen unos resultados muy discordes en un parage lleno de montes, en cuyas entrañas puede hallarse materias á propósito para hacer cambiar en algo la direccion de las abujas tocadas al iman.

Al salir del Estrecho se comprobó sobre el Cabo de Posesion la diferencia en longitud determinada por el relox N.° 71, y se halló de toda satisfaccion, pues diferia en una cantidad despreciable de la que resultó á la ida, no habiéndose proporcionado en toda la travesía mas que estas alturas, y la altura meridiana que comprobó la latitud del Morro de Santa Agueda ó Cabo Forward, segun se habia establecido anteriormente.

Tales son las únicas observaciones que se han podido hacer en el Estrecho durante un intervalo de cerca de tres meses; pero si se considera lo opaco del Cielo y la disposicion de los horizontes, se dexa conocer es aquí tanta fortuna que se proporcionen á satisfaccion unas alturas de Sol, como en otros parages una observacion de los Satélites de Júpiter.

Determinados los puntos que anteceden por observacion, fueron los exes á que se refirieron las muchas marcaciones y enfilaciones hechas desde abordo y desde tierra, y las operaciones geométricas executadas en diferentes partes, con que se han levantado los Planos de algunas partes del Estrecho.

Se puede asegurar, que la Carta Hidrográfica de esta porcion del Globo es de las mas difíciles que se pueden presentar. El terreno tiene mucho de inaccesible: no se puede medir bases por corredera para determinar los arrumbamientos y distancias de los puntos por hallarse variado el camino que resulta de estima por las corrientes, las mas veces violentas, é imposible de calcular su fuerza y exâcta direccion: las observaciones astronómicas raras veces se presentan, y aun es mas raro que estas pocas veces sea en ventajosa situacion.

Los Planos particulares de los Puertos, Bahías y Ensenadas se levantaron en la mayor parte por el primer Piloto, como queda dicho.

Para completar la Carta del Estrecho ha servido la latitud de Cabo Pilares observada por Wallis en la mar con horizonte completo y próxîmo á su paralelo, que es el dato de mas confianza que puede admitirse, y tomando la diferencia de esta latitud á la que se tenia establecida en Cabo Galan, combinados todos los arrumbamientos, operaciones geográficas y noticias de los demas viageros, queda esta Carta concluida con toda satisfaccion: lo mismo debe entenderse del Derrotero, lisonjeándose que tanto éste, como el Plano general y los particulares que se presentan son preferentes á las relaciones y cartas de los anteriores viageros; pues el prolixo exâmen del Estrecho ha sido el principal objeto, y los excelentes instrumentos y reloxes de longitud han facilitado las operaciones, y presentan fundados motivos para persuadirse de su exâctitud, como conocerá qualquiera que se haga cargo, que nada es mas á proposito en el dia para determinar la diferencia de Meridianos entre dos puntos, como un relox marino, particularmente si es en parages donde se pueda con freqüencia averiguar su marcha; y que no hay comodidad mayor para las latitudes, que la de un quarto de círculo puesto en tierra y sujetar á las determinaciones de estas dos máquinas el pormenor de los puntos intermedios, que es lo que da fundamento á nuestras esperanzas del acierto, y lo que disculpa que no le hayan logrado tan completamente los otros, privados de los auxîlios de instrumentos y métodos modernos, sin los quales no es posible atendida la situacion local conseguir esta seguridad, quedan-

do inútiles aun los mismos instrumentos, que son excelentes abordo para tomar las alturas de los Astros por el ningun horizonte, ó por lo corto é interrumpido del que se presenta, y porque las mareas y corrientes, como ya se ha insinuado, no dan confianza en la corredera y demas medios, que eran los únicos que estaban al alcance de nuestros antepasados, debiéndoles hacer justicia, que á pesar de estos inconvenientes sus noticias han servido de mucho, siendo en varios encuentros muy saludables guias para que la Fragata saliese con felicidad de este laberinto de baxos, islas y escollos; y aunque en el dia no deben servir de conductores, siempre merecerán el agradecimiento de los navegantes.

DERROTERO

DEL ESTRECHO DE MAGALLANES,

QUE EXPLICA SU CARTA.

Para dirigirse al Estrecho viniendo del N. se deberá atracar la Costa por Cabo Blanco, si es posible, y si no quanto ántes se pueda entre este Cabo y el de las Vírgenes; pues los vientos generales que vienen de la Costa proporcionarán que puedan varajarla de 4 á 7 leguas de distancia; y los del S E. que son las travesías, no se experimentan en los meses de Noviembre hasta Febrero, que es en los que esta navegacion puede intentarse. Los del S O. al N O. son generales, y de ordinario impetuosos; de que se sigue, que no atracando con tiempo la Costa, será muy trabajoso el conseguirlo, y se tendrá que ganar toda la distancia á que se esté de ella navegando contra vientos récios, que meterán mas mar á proporcion de esta mayor distancia.

2. Segun las relaciones se puede costear toda esta Costa desde el parage que hemos determinado, dando la debida precaucion al baxo Bellaco de los 48° 30′, segun los Nodales, ó de 48° 34′, segun Bougainville, del que ya hemos hablado en nuestra relacion. Tambien sale un placer de poca agua al E S E. del Cabo de las Barreras blancas, en el que dió el Capitan Wallis, hallando 6 brazas de agua, arena fina; pero luego que estuvo á 4 leguas del Cabo, se hallo en 12 brazas. Si acaso se encuentra este placer bastará navegar al E $\frac{1}{4}$ N E. de la aguja para libertarse de un riesgo posible.

3. El Cabo de las Barreras blancas, nombrado así por los Nodales, y por los Ingleses el de Buen tiempo (Fair Weather), está segun nuestras observaciones en 51° 31′ 30″ de latitud S. y en 62° 40′ 30″ de longitud O. de Cadiz. Su forma un fronton de mediana altura abarrancado, y con manchones blancos, que á la caida al mar remata por la parte del N. en una punta rasa, y en la del S. en una Costa baxa y pareja, que sigue así hasta el Cabo de las Vírgenes.

4. Al S. del Cabo de Barreras blancas hay siete mogotes de mediana altura y circunferencia, algo distantes de la orilla del mar y bastante próxîmos entre sí á los que llamamos los Frayles.

5. Toda la Costa desde el Cabo de las Barreras blancas hasta el de las Vírgenes es árida y de un aspecto poco agradable. Este Cabo es de mediana altura y tajado al mar: su perspectiva con la de la Costa que tiene al N. es muy parecida á la del Cabo de S. Vicente y Costa del Algarbe.

6. Como causaria mucha confusion el hablar á un tiempo de la derrota que conviene seguir, y dar la descripcion de ambas Costas, ha parecido conveniente dar ántes una idea de ésta, para que mas facilmente se comprehenda el modo de navegar en este Estrecho.

Descripcion de la Costa desde Cabo de las Vírgenes á la Punta Delgada en el Continente.

7. Siguiendo costeando la Costa Patagónica del E. cerca del Cabo de las Vírgenes, se llega á proyectar éste con la Costa, y se presenta el otro extremo alto del fronton, que de dicho Cabo corre media milla al O S O.: despues se va dexando ver una lengua de tierra baxa, que sale muy al S. en el fronton S O. del Cabo de las Vírgenes, donde empieza la tierra baxa, á cuyo extremo, que se le llamó Punta de Miera, y que los Ingleses conocen con el nombre de *Dungenes*, hay

una pequeña Ensenada, que los Franceses nombraron de la Estrella. La tierra sigue baxa desde la Punta de Miera por la orilla; pero altea á corta distancia de ésta en continuacion del Cabo de las Vírgenes, de suerte que parece que esta tierra baxa ha sido en algun tiempo cubierta por la mar, la que habiéndose retirado ha formado esta gran playa. La dicha Punta con la de la Posesion forma una ensenada que se interna bastante, en cuya medianía está el monte del Denero (que es notable por su figura circular, y que remata en punta de no mucha extension, ni diámetro; pero que sobresale á las otras tierras inmediatas, aunque desde la playa no se descubre por lo tierra adentro que está), y desde este monte sigue la Costa en los mismos términos que desde Cabo las Vírgenes, esto es, medianamente alta en lo interior y á orilla playa hasta llegar á una punta algo saliente y quasi rasa, que está como 1 ½ milla al E. del Cabo de Posesion, donde la tierra se eleva algo mas, no tan pareja por arriba y escarpada al mar, sin playa á su pie; y de esta conformidad se extiende hasta el Cabo de Posesion, que es mas alto y notable, que el de las Vírgenes.

8. Desde aquí empieza la tierra á hurtar como al N. y forma la gran Bahía, que se llama de la Posesion, y es de figura circular, y remata en la punta delgada, nombrada así por Sarmiento, que es la del N. y E. de la angostura de nuestra Señora de la Esperanza. Hasta la mitad de la Bahía desde el Cabo de la Posesion la tierra es bastante alta, y amogotada con playa al pie: en el medio está un montecito algo distante de la orilla, mas alto que toda la demas tierra, cuya figura es como la de una campana, y tiene 4 mogotes mé-

nos altos, á cuyo conjunto llamaron los Franceses Amon y sus quatro hijos, y los Ingleses Orejas de Asno. Despues de este monte baxa considerablemente la Costa, y en varios parages es playa de arena de color algo roxo, de modo, que viniendo del E. próxîmos á la Punta Delgada, se ven unos grandes méganos de arena, que parecen Islas, y es perdonable el error de Sarmiento, que las creyó tales, llamándolas Farillones; y á mas supone que habia una Ensenada, que llamó de los Remedios y que en realidad no exîste.

La tierra del Fuego es quasi de igual figura que la Costa del N. no siendo facil, como ya se dixo, determinar ciertamente el Cabo del Espíritu Santo; pues la que corre N. S. con Cabo de las Vírgenes es muy rasa y baxa á modo de playa, sin formar ni Punta ni Cabo. Algo mas adentro del Estrecho se eleva un poco mas, y es pareja por arriba con playa al pie, y así sigue hasta estar N. S. con Cabo de la Posesion, en donde sale una puntita baxa y de piedra, á lo que se le dió el nombre de Punta de Camacho, y entónces vuelve la Costa á hurtar por el S O. y forma una Ensenada, que Sarmiento nombró de S. Francisco de Asís, que remata en otra Punta de poca consideracion, que se llamó de S. Bruno. Toda esta parte de la Costa es muy baxa, á modo de playa con mogotes de tierra de trecho en trecho, que á lo léjos parecen Islotes, y entre ellos uno, que es el mas Septentrional, y el mas considerable el que forma por arriba tres puntas romas, escarpado á la parte del E. cuyo montecito es reconocimiento de la boca de la Angostura de nuestra Señora de la Esperanza; y es conocido por los Extrangeros con el nombre de Cabo Orange. No muy distante de él hay una Punta rasa, y es la del S. y E.

Descripcion de la Costa del Fuego desde Cabo del Espíritu Santo al de Orange.

de la Angostura, á que llamó Sarmiento Punta anegada.

Derrota. Los vientos impetuosos que de ordinario reynan en éste parage, á veces con tanta fuerza que es imposible intentar la embocadura del Estrecho, y que si se aguantan á la vela pueden separar mucho las embarcaciones de la Costa, y hacerles despues emplear en volverla á ganar toda la duracion del viento suave, que con tanta ventaja pueden emplear en penetrar en el Estrecho, parece deciden que se fondee al N. del Cabo de las Vírgenes y al abrigo de la Costa, y por estas poderosas razones se executó en el parage significado, con mucha satisfaccion por haber permanecido tres dias en ésta posicion, sin la qual los vientos recios del S O. que reynaron hubieran alejado la Fragata de su designio, con tanto mas perjuicio, quanto la estacion estaba adelantada; pero quando se cobró del cable le hallamos algo lastimado por el coral sobre que habia trabajado, del que venian algunos pedazos en el cable en las várias sondas que se executaron, prueba manifiesta que está el fondo sembrado de esta perniciosa planta. Consultando despues las relaciones de los viages de la Compañía Holandesa, se vió que experimentaron accidentes funestos de cables en la misma situacion; y así es menor inconveniente el exponerse á padecer algun atraso, manteniéndose á la vela, que al detrimento de los cables, de que pende toda la seguridad del buque en el Estrecho.

Pero si se puede coger el fondeadero entre Cabo las Vírgenes y la Punta de Miera, se podrá conseguir la misma ventaja sin exponerse á aquel daño. Mr. Wallis estuvo fondeado en éste parage en 10 brazas, fondo cascajo, teniendo el Cabo de

las Vírgenes al N 5° E. y la Punta de Miera al S O $\frac{1}{4}$ al S.

El Cabo de las Vírgenes tiene al S. una restinga, que sale al mar como 1 milla; pero á la distancia de dos se puede pasar por todas partes, como se ha verificado várias veces, por agua de 10 á 13 brazas.

Tambien navegó la Fragata como á 1 legua de la Costa, ántes de llegar al Cabo de las Vírgenes 4 á 5 leguas: quando se dirigio desde el primer fondeadero 4 leguas al N. de este Cabo, y de la Costa como 1 larga para entrar en el Estrecho, vino atracando la Costa y disminuyendo el agua progresivamente de 34 á 18 brazas fondo arena y conchuela: quando se halló á 1 legua de distancia del Cabo y como á 1 ½ de la Costa, se vieron várias manchas en el agua, que daban cuidado, tanto mas fundado, quanto el fondo disminuyó hasta 10 brazas piedra; pero se conocio despues provenia de la revolucion del fondo, y se paso sobre algunas de ellas con poco que se desatraco la Costa, navegando en 15 á 17 brazas arena fina obscura; y la Lancha, que se atracó mas, señalo siempre fondo de 12 á 20 brazas.

Deseando dar una notícia exâcta de las mareas en el Estrecho, se exâminaron con cuidado desde el fondeadero al N. del Cabo de las Vírgenes; pero aunque se conoció la hora de su mudanza, nunca el aumento ó diminucion del fondo, de que se puede inferir no ser considerable en esta parte. Tambien se investigó en la playa quando fué la Lancha la tarde del 19 de Diciembre, y siendo ésta de cascajo menudo y que no permite conocer si se retira ó no el agua, se puso una señal, la qual indicó que no hubo alteracion. A bordo se notó el agua parada á las 7, que era justamente

la misma hora de que se deduxo que la pleamar era á las 3 ½ en las conjunciones y oposiciones; y que se verifica despues de haber corrido el agua al S E. ¼ S. que es quando queda parada. La fuerza de la corriente medida por corredera nunca llegó á dos millas.

La Punta de Miera, aunque es tan baxa, es muy limpia, y se puede atracar hasta muy cerca; pues la Fragata fondeó á ménos de 1 milla al O. de ella en 28 brazas fondo coral, y á dos cables de la misma se sondaron 15 brazas.

Estando el Capitan Wallis cerca de 2 leguas de esta Punta cayó en 7 brazas de agua; pero su relacion es tan confusa en esta parte, que no da absolutamente idea de su situacion; y aunque su plano manifiesta que hay un baxo al S. de esta Punta, la Fragata bordeó várias veces, y pasó de una costa á otra por el mismo lugar, hallando siempre mucha agua. ¿No será posible que las fuertes corrientes que hay en estos parages formen y muevan estos bancos de arena? Que hacen una gran revolucion en el fondo no es dudable, pues la mudanza de color en el agua á la entrada del Estrecho dió bastante cuidado hasta que desengañó la sonda. Mr. de Giraudais notó lo mismo, y Mr. Duclos de Guyot estando cerca del banco que dice hay en la entrada del Estrecho.

De este baxo no queda duda alguna: el insigne Sarmiento estando al E S E. del Cabo de las Vírgenes la distancia de 8 á 9 leguas sondó en 13 brazas de fondo, y habiendo navegado á este rumbo la distancia de ½ legua dió en 4; pero dirigiéndose despues al E. guiñando para el N. aumentó muy pronto hasta 49 brazas. De aquí se infiere, que quando se navegue en las inmediaciones del Estrecho conviene dar á este baxo el

competente resguardo, y siempre que se pueda lo mejor será pasar á 2 ó 3 millas del Cabo de las Vírgenes, y siempre navegar en estos parages con la sonda en la mano, precaucion que no omitirá el cauto navegante despues de las expresadas notícias.

Aunque se aproxîmó bastante la Fragata á la Costa del Fuego en la entrada del Estrecho, y procuro reconocer el Cabo del Espíritu Santo, que es el meridional del mismo Estrecho, nunca se pudo notar en la Costa Cabo considerable, y así se dio este nombre á una punta baxa, en que la Costa muda algo de direccion. La Costa del N. es limpia hasta el Cabo de Posesion, y en la del S. hay algunas restingas, una de las quales sale bastante del Cabo del Espíritu Santo, y la Fragata dió de pronto en otra que salia de la Punta de Camacho la distancia de una legua.

De esto se infiere, que bordeando entre estas Costas no se deberá aproxîmar á la del S. sino con mucha precaucion, y que se podrá aproxîmar á la del N. sin cuidado. La Fragata dirigiéndose por las notícias que han dado los navegantes Ingleses, que siembran de baxos la medianía de la canal, daba las bordadas muy cortas, no separándose de la Costa del N.; pero despues se experimentó, que para lograr el beneficio de la marea entrante era preciso navegar en esta medianía, lo que se puede hacer sin cuidado hasta llegar al meridiano del Cabo de la Posesion.

Se hallaron muy irregulares las mareas en los 7 primeros dias hasta perder las anclas; pues en ellos la saliente fué de bastante fuerza, y mucha duracion; y lo contrario la entrante, siendo los vientos durante todo este tiempo muy violentos del O. al S O. de que se infiere, que estos llegan

á alterar las mareas, las que favorecieron bastante en la tercer entrada en que fueron benignos los vientos.

No previno la desgracia de la pérdida de las anclas de haber elegido mal fondeadero; pues á pesar de esto se recomienda se execute cerca de la Costa del N. no habiendo otro mas seguro y á propósito para seguir la navegacion, y siendo casi indispensable para esto el fondear entre los Cabos de Posesion y de las Vírgenes; pero franqueando siempre la Punta de Miera, dexándola del E. para el N. particularmente si los vientos reynan del tercer quadrante. Tambien convendrá tener la Lancha dentro para poderse echar fuera del Estrecho si da en cargar el tiempo, conservando esta indispensable embarcacion para manejarse dentro en las várias faenas del buque.

Llegando al meridiano del Cabo de Posesion no conviene separarse de él para el S. á mas de dos leguas y media: ni tampoco se debe pasar muy cerca, á causa de una restinga, que sale como ½ milla, y se deberá procurar el dirigirse al N O. para el fondo. de la Bahía, para poder así descubrir la Angostura de nuestra Señora de la Esperanza, y libertarse de los muchos baxos y restingas de que está sembrada la Costa del S. y aun salen hasta mas de la medianía de la canal.

Esta Bahía, que se extiende en semicírculo desde el citado Cabo, á la Punta Delgada, tiene de ancho 4 leguas y de fondo 2. Está toda rodeada de un placer, que se extiende de dos á tres millas de su orilla: su fondo es muy desigual, y no de la mejor calidad por lo comun; y así es indispensable navegar en ella con la mayor precaucion. Está abrigada de los vientos del S O. al N. y E N E.

Quando se proyectan en esta Bahía los quatro hijos de Amon en dos solamente, y forman como una puerta, se está en la enfilacion del baxo mas notable que hay en ella: advertencia que tambien trae Bougainville; pero no da la otra marcacion necesaria para evitarlo, que está teniendo el monte de Amon al N 42° O. y el Cabo de la Posesion al N 31° E.

Pasado este Cabo se debe navegar como ya se ha dicho para el N O. único modo de conocer la Angostura de la Esperanza, que si no se proyectarán sus dos Costas y será imposible distinguirla. Partiendo despues de la Bahía de Posesion, se dirigirá la derrota á pasar 1 legua de Punta Delgada, y de allí en derechura á la de S. Patricio, para librarse de una restinga, que sale mucho al N E. del Cabo de Orange.

Descripcion de la Costa del Continente desde Punta Delgada á la de nuestra Señora de Gracia.

La Angostura de nuestra Señora de la Esperanza, llamada así por Sarmiento, y conocida por los Extrangeros por la primera angostura, la forman por la parte del N. la Punta Delgada, que es como se ha dicho rasa, en cuyo extremo sale una restinga, que parte ella vela en baxa mar, y remata en la Punta Barranca que es la N. y O. tambien rasa y baxa como la antecedente, distando una de otra 4 leguas. Entre ellas hay otra de poca consideracion llamada de S. Patrício, que es donde estrecha mas la angostura, no pasando de 2 millas escasas, y sigue de esta suerte hasta el remate. En este trecho la Costa del N. forma algunas Ensenadillas de poca consideracion. En baxa mar se descubre á su pie una playa corta de piedras de lastre, á cuyo fin empieza la Costa escarpada y tajada al mar, y amogotada por arriba, sin nada de notable en ella. De la Punta Barranca tambien sale una restinga de piedras, parte

de la qual tambien vela en baxa mar.

Desde esta Punta hurta la Costa como al N N O. y continúa algo baxa y desigual : despues va elevándose y quasi en figura de arco forma una grande Ensenada hasta llegar á Cabo S. Gregorio. A poco mas de la medianía hay una Punta poco saliente, que Sarmiento llama de nuestra Señora del Valle, y con la de Barranca forma la Ensenada de Santiago, y con la de S. Gregorio la de las Once mil Vírgenes. En todo este trecho la Costa es baxa y forma playa de lastre á la orilla, y alta tierra adentro; pues hay una loma alta y pareja, que corre S O. y N E. que empieza como á 1 legua de la medianía de la Angostura de S. Simon y va á perderse en las tierras altas detras de la de nuestra Señora de la Esperanza y Bahía de Posesion.

El Cabo de S. Gregorio es una lengua de tierra de mediana altura, amogotada por arriba y bastante saliente, y al N N O. de él se forma una muy buena Ensenada, que tiene el mismo nombre, en cuyo fondo se ve una laguna, pues la Costa va en este parage disminuyendo de altura. Del Cabo, que es el extremo N. y E. de la Angostura de la Barranca de S. Simon, conocida por los Extrangeros por *segunda Angostura*, corre la Costa al O S O. hasta el Cabo de nuestra Señora de Gracia, que es el extremo N. y O. de dicha Angostura. Este Cabo, distante del anterior 13 millas, es bastante tajado al mar, y desigual por arriba, con restinga cubierta de yerbas, que se prolonga en direccion de la Costa. Todo este pedazo en el Continente hácia la orilla es playa de lastre, y como á 20 ó 30 brazas empieza á ser alta y desigual por arriba, y escarpada quasi por todas partes. Dos Ensenadillas de poquísima consideracion se encuentran por este parage, la proxima al Cabo

de S. Gregorio la llamó Sarmiento de Santa Susana, ambas son de ninguna utilidad.

Descripcion de la Costa del Fuego desde Punta Anegada hasta Cabo de S. Vicente.

Desde la Punta Anegada á la Punta Baxa, que verdaderamente lo es, y la S. y O. de la Angostura de nuestra Señora de la Esperanza hay como 5 ½ millas, y por este lado es el aspecto de la Costa idéntico á la del N. siendo solo notable la restinga que sale de la Punta Baxa. Sigue despues de esta Punta la Costa del Fuego de poca altura, tirando para el S O. y formando una grande Ensenada en arco, que Sarmiento llamó de S. Felipe, va á unirse á la Punta de S. Isidro, que es muy rasa y baxa, y la S. y E. de la Angostura de S. Simon. Desde la Ensenada de las Once mil Vírgenes habrá como 6 ½ leguas de N S. Nada notable presenta esta parte de Costa, que es de mediana altura y remata en playa á la orilla.

La Angostura de S. Simon por la parte del S. la forma una Isla, que se nombró de los Capellanes, y al canal que la separa de la tierra del Fuego de Santa María de la Cabeza; pero es dificil conocer su boca del E. á no aproximarse bastante al S. de la Punta de S. Isidro, lo que no conviene por lo aplacerado que está todo este parage. De la Punta de S. Isidro al Cabo de S. Vicente, que es el extremo S. y O. de la Angostura de S. Simon, hay la distancia de 12 ½ millas, teniendo quasi en toda ella como 5 de ancho. La Costa desde la Punta Oriental de la Angostura es baxa hasta poco mas de la mitad, y despues empieza á alterar y forma un Cabo muy poco saliente, que es lo mas elevado de toda ésta parte, al que Sarmiento dió el nombre de Barranca de S. Simon, desde el qual sigue la Costa como 1 legua al O. escarpada al mar, y alta hasta el Cabo de S. Vicente, que lo es asimismo sin playa al pie,

y solo con una restinga, que en baxa mar vela y que sigue la misma direccion que la Costa. De éste Cabo conviene guardarse mucho.

Derrota. Solo con la marea favorable se puede emprender el paso de la Angostura de nuestra Señora de la Esperanza, á menos de lograr la extraña casualidad de vientos capaces de vencer una corriente, que á médio canal pasará de 8 millas. La Fragata tuvo el agua parada á las 3 ½ de la tarde del 4 de Enero, de que se sigue, que la pleamar se debia determinar en los Novilunios y Plenilunios á las 12 ¾; pero en el Viage de vuelta, que fué el 16 de Marzo, se notó haberse adelantado como dos horas á este Establecimiento, lo que comprobó que no guardaba una regularidad constante.

La pleamar se determinó, no por el aumento que se notó en las aguas despues de haber corrido al S O. y sí porque despues de este giro quedan sin direccion, y en el otro repunta inmediatamente. En este sitio se nota un fenomeno muy extraño, y es que al principio de la marea sube el agua y despues de media marea empieza á disminuir sin mudar de direccion, de que nace que los Viageros estan encontrados en este punto, determinando Duclós, que baxa quando lleva la direccion al S O. y lo contrario los demas que han hablado de esta marea.

Acerca de este fenómeno se puede aventurar una conjetura. Se agolpan las aguas á la boca de la Angostura, y para que pasen á causa de la estrechez es preciso que suban de nivel: luego que se verifica este paso empieza el agua á baxar y tomar el nivel de las que estan á la otra parte de la Angostura, de lo que se sigue, que estando á la boca de ella se hará mas sensible este efecto, lo que se verificó quando salió la Fragata del Es-

trecho y fondeó al E. de la primera Angostura, pues subió el agua al princípio de su giro para el S O. y despues de media marea empezó á baxar con tanta fuerza, que en dos horas descendió de 9 brazas á 4 escasas.

Las dos Costas que forman esta Angostura son muy límpias, y se halla mucho fondo hasta un cable de la orilla. Si sucede faltar la marea enmedio de ella, parece preferible el dar fondo en la Costa del N. y O. donde se tendrá abrigo de los vientos de S O. al N O. procurando atracarse hasta quedar en 30 brazas, que se estará bien cerca de la Costa y libre de la mayor fuerza de la corriente.

Al salir de esta Angostura es preciso dar algun resguardo á las dos Puntas que la terminan, al S. de las quales salen dos restingas de poca consideracion; pero sí debe tenerse con la Punta de S. Patrício, que es donde estrecha mas, habiéndose notado que de todas las puntas baxas del Estrecho salen mas ó menos estas restingas.

Franco este paso se hará inmediatamente derrota al O S O. y se irá en derechura al Cabo de S. Gregorio por la medianía de la canal, y fondo de 15 á 20 brazas. La Angostura se presenta desde luego, y aunque estando muy apartados figure otra Angostura en esta parte la tierra que está al N. del Cabo, se sale muy pronto de la duda, y no traerá perjuicio el dirigirse á esta falsa boca, pues se evitará así decaer al S, donde reyna un placer de poco fondo. Si se navega con vientos contrarios los bordos deben ser cortos para no salirse del canal, que corre de una Angostura á otra E N E. O S O. tanto mas que se logrará así el beneficio de la corriente.

Si falta la marea ántes de llegar á la Ensenada

de S. Gregorio se debe dar fondo en el beril del N. del canal en 12 á 10 brazas para libertarse de la fuerza de la corriente, y de ningun modo en menos agua, porque la mar baxa á veces 3 y 4 brazas; pero si se logra tomar la Ensenada, se procurará cubrir dicho Cabo con el de S. Vicente, que es el S. y O. de la Angostura de S. Simon, y como á una legua de la Costa, que así se estará al abrigo de la mar y la corriente por fondo de 15 á 20 brazas.

El dia 5 de Enero estando fondeados al S 72° O. del Cabo de S. Gregorio, distancia como 1 ½ leguas, paró la marea á las 10 ¾ de la noche despues de su giro del E N E. de donde debia resultar que el establecimiento en dicho punto era á las 5^{h} 20′; y mas agregándose que siguió regular todo el tiempo que se estuvo en aquel fondeadero; pero en el viage de vuelta se conoció no se podia fiar en este establecimiento, respecto haberla hallado el 14 de Marzo, dia de oposicion, á las 12 de la noche. Nunca se notó mucho aumento, ni diminucion en el agua.

Este Cabo es límpio y se puede pasar cerca de él, pero al O S O. tiene un baxo, que se extiende en esta direccion mas de una milla, y que sale mas de otra al canal. Parte vela y se dexa ver aproxîmándose á la Costa Septentrional de la Angostura. Despues de él hay en la misma Costa dos Ensenadillas ó Ancones de poca consideracion, en que no conviene de ningun modo fondear, tanto por la mucha fuerza de la corriente, como porque para coger algun abrigo era menester quedarse en poco fondo, y en esta parte baxa tan de pronto el agua, que estando en 10 brazas queda luego en 4. Nuestro Sarmiento se vió en un grande apuro por esto en este Ancon de Santa Susana,

que es el mas considerable, y lo mismo la Fragata, que no queria perder distancia; y así si falta la marea ántes de poder coger el fondeadero al N. de la Isla de Santa Isabel, será muy conveniente volverse al de S. Gregorio.

Desde el Cabo de nuestra Señora de Gracia hurta la Costa para el O N O. formando una gran Bahía, que Sarmiento nombró de S. Bartolomé, en cuya medianía hay un placer de no mucho fondo, y que inutiliza el abrigo, que al parecer proporciona. Dentro de esta hay otra Ensenada de poca consideracion llamada de los Páxaros. La Costa á la mar es baxa y amogotada, y se eleva tierra adentro. Estando en la medianía de la Angostura de S. Simon se empieza á ver la Isla de Santa Isabel, que Sarmiento no distinguió como tal, y que es probable la tomará como tierra firme del Continente, y que diese á su punta mas E. el nombre de S. Silvestre. Corre esta Isla casi E. O.: por la parte del N. es de mediana altura y escarpada al mar, despues hurta como para el S O. formando várias puntitas baxas, y por este lado es menos elevada y con playa de lastre en la orilla. Solo Narborough paso entre ella y el Continente; por lo que nada se puede decir de las ventajas que produciría esta derrota, pues las circunstancias no permitieron reconocer el canal como se deseaba; y solo se notará que este navegante lo executó con una embarcacion muy pequeña, que son las que creyó mas propias.

Descripcion de la Costa del Continente desde Cabo de nuestra Señora de Gracia hasta la Punta de Santa Ana.

A la distancia de una legua se ve la Islita de Santa Marta, que es un peñasco escarpado al mar de figura quasi redonda y de corta extension. Al S. hay otro Islote mayor, mas baxo y amogotado, llamado de Santa Magdalena, á cuyo conjunto nombran Islas Pingainas ó de Páxaros niños,

por los muchos de esta especie que aquí se encuentran.

Pasando por el través de la Isla de Santa Isabel y aun ántes de llegar se empiezan á ver unas tierras muy altas en el Continente con alguna nieve encima. Pasada la Isla la primer tierra saliente que se encuentra es el Cabo Negro, de mediana altura, escarpado por ambas partes al mar, de color negro, parejo por arriba, y la primera tierra del Estrecho donde se encuentran algunos arbolitos. Desde aqui hurta la Costa para el N. y forma una Ensenada llamada de Laredo, que en la mayor curvidad remata en playa, donde se puede estar fondeado en 7 y 10 brazas, fondo lama, abrigado desde el N N E. hasta el S E. por el O. y por consiguiente de los vientos dominantes de esta region.

Aunque desde el Cabo Negro hasta la Punta de Santa Ana no hay Ensenada considerable, el aspecto de toda la Costa es el mas agradable del Estrecho, porque las montañas aunque elevadas estan cubiertas de árboles quasi hasta la cumbre, y en la estacion en que pasó la Fragata no habia mucha nieve. En la parte baxa ó próxîma á la mar reyna una playa ó Costa de piedras de lastre, que dan cómodo atracadero para barcos de todos portes, ofreciendo el interior amenidad y bastantes arroyos de excelente agua. Sarmiento nombra una de las muchas Puntas que hace la Costa, y distante de la de Santa Ana como 10 leguas Punta de S. Antonio, que es la meridional de la Ensenada de Santa Catalina, siendo la Septentrional la de S. Silvestre; pero como Sarmiento no pasó cerca de esta parte de la Costa, no habla de ella con propiedad, pues tal Ensenada no exîste, á menos que no llame así á una parte de la Costa de 4 á 5 leguas.

La Punta de Santa Ana es la mas saliente de toda la Costa para el E. y se ve de 10 á 12 leguas quando está claro, no debiéndose confundir con otra Punta Negra que está en la misma Costa mucho mas al N. que se llama de Santa María. La de Santa Ana á mucha distancia, que entónces no se ve su remate, forma una especie de meseta y una loma inclinada hácia el mar, donde parece acaba, y mas atras una montaña alta que se da la mano con la dicha Punta; pero acercándose mas se ven tres mogotes, que al principio parecen Islas, cuya ilusion se destruye á medida que se acercan. Si se está atracado á la Punta como una legua, éste es el punto mas saliente; pero mas léjos se verá tierra al S. que son las montañas del Cabo de S. Isidro.

Descripcion de la Costa del Fuego desde Cabo S. Vicente á Cabo S. Valentin.

Como la regular derrota para navegar la parte del Estrecho que hay desde Cabo Negro á el de Forward ó Morro de Santa Agueda es procurando no desatracarse del Continente, hay poquísimas notícias de la Costa del Fuego; y seguir el camino contrario seria muy imprudente, por estar del todo desabrigada de los vientos reynantes. Sarmiento es el único que reconoció esta parte, por lo qual conviene atenerse á sus notícias, pudiéndose solo añadir lo que se presentó á la vista, y pareció digno de notarse.

Desde el Cabo de S. Vicente en la Costa del Fuego, que como se ha dicho es alto, tajado y escarpado al mar, va disminuyendo la tierra de altura, de modo que estando próximo á la Punta de S. Silvestre en la Isla Isabel se pierde quasi de vista, pues todo es playa, por lo que no se puede ver la boca Oriental del canal de Santa María de la Cabeza, de cuya existencia no cabe duda, segun lo afirma Sarmiento, en cuya boca á poco

mas de una legua hay un Islote baxo y no de grande extension, llamado de los Contramaestres. Todo este trecho está sembrado de baxos y es peligroso en extremo, como lo experimentó este navegante.

Vuelve á dexarse ver la tierra del Fuego poco ántes del Cabo que Sarmiento llamó de la Gente grande, desde cuyo punto empieza á elevarse á modo de loma, sin quebradas, ni picachos y remata en un Cabo bastantemente alto y escarpado con nombre de Punta del Boqueron. Desde éste hasta otra Punta baxa y rasa, que se llama de S. Valentin se ve una boca ó canal, que pretenden sea el de S. Sebastian, que desemboca al N. de la Isla de los Estados en el Océano oriental. En este sitio ensancha mucho el Estrecho; pero en caso de verse en la precision de bordear debe practicarse sondando de quando en quando, particularmente desde la medianía del canal á la Costa del Fuego.

Derrota. Dada una idea de esta Costa se hará la derrota del modo siguiente. Pasando el baxo que está al E S E. del Cabo de las Vírgenes, ó lo que es lo mismo estando 1 ½ leguas dentro de la Angostura, se procurará navegar aproximándose á la Costa del N. como lo executó la Fragata, á menos de ½ milla por fondo de 12 á 15 brazas.

Se seguirá el rumbo del O S O. aun despues de haber salido hasta estar N N E. S S O. con la parte mas saliente al E. de la Isla de Santa Isabel. La corriente tirará saliendo de la Angostura al S. y por tanto sobre las Isletas de Santa María y Magdalena, que estan todas rodeadas de restingas.

Estando al N N E. de la Isla Isabel se dirigirán en derechura á su punta N E. si se ha de seguir la derrota, sino algo mas al E. para fon-

dear al abrigo de ella en el fronton del N.

El paso entre la Isla Isabel y los dos Islotes es el mas crítico del Estrecho, y así no se debe emprender sin viento de bordada, pudiendo esperarlo en el fondeadero al N. de la Isla, que se podrá estar por 7 brazas arena, dexando su Punta N E. al S E. y á distancia de la Costa como 1 ½ á dos millas.

Desde este parage convendrá llevar las gavias sobre rizos, pues se va á navegar entre montañas interrumpidas de várias quebradas, y se experimentan las rachas de viento mas inesperadas é impetuosas. La derrota debe ser costeando de cerca la Isla Isabel en su Punta N E. á distancia de 1 milla ó menos, despues á algo mas, procurando abrir el ángulo de suerte, que se pase á 2 escasas de su Punta S. Varias restingas que salen de la Isla y que se dexan conocer por el cachiyullo de que estan cubiertas determinan así la derrota.

Es necesario darle el mayor resguardo al Islote de Santa Magdalena, de donde sale una restinga de piedras para el E. á mas de legua y media. Si un accidente contrario hace se derive sobre los Islotes, y no permite volver á coger el extremo N E. de la Isla Isabel, queda el recurso de pasar entre los dos, como lo hizo Sarmiento, que estuvo fondeado entre ellos en 15 brazas. Las restingas que salen de uno y otro, y que se dexan conocer por el cachiyullo determinan la medianía de la canal.

En caso de pasar por médio de los dos Islotes se navegará dando resguardo á este baxo, que está sembrado de cachiyullo: por lo demas no se puede indicar una derrota que nadie ha executado, ni reconocido; pero parece debe costearse con la sonda en la mano el Islote, y dirigirse despues á

atracar la tierra de 2 á 3 leguas al N. de la Punta de Santa María.

Costeada la Isla Isabel se hará rumbo á pasar 1 ó 2 millas al E. de Cabo Negro, procurando no decaer para el E. donde hay un baxo al E N E. de Santa Magdalena, y al O 5° N. del extremo S. de la Isla Isabel.

Pasando 1 ó 2 millas de Cabo Negro se costeará el Continente, abriendo el ángulo para pasar de 3 á 4 de la Punta de Arenas, que sale al mar con poco fondo, y de aquí se volverá á cerrar el ángulo para navegar de 2 á 3 millas de la Costa. En toda ella desde Cabo Negro á Punta de Peñas se puede fondear con seguridad: las montañas que la forman abrigan de los vientos reynantes del O. y así mientras mas próximo se esté á tierra, se estará mas seguro, y á dos cables de la orilla se halla por toda esta Costa de 6 á 7 brazas, siendo el fondo por lo ordinario de excelente calidad.

Hay en su largo várias Ensenadas de poca consideracion: la que mas interesa es la que se nombró de Romay. De esta sale una puntilla de arena, que se descubre en baxa mar, y al S S E. de esta punta un baxo con 4 á 8 brazas arena fina lamosa, cuyo extremo sale á mas de 1 milla del fondo de la Ensenada, en la que hay un arroyuelo, que se divide despues en dos brazas de agua de muy buen sabor, cogiéndola de 30 á 40 pasos de la orilla. De Punta de Peñas sale una restinga 1 legua al S E. de la que parte vela, especialmente en baxa mar.

La marea dexa de ser sensible en toda esta Costa, ó es de tan poca fuerza que no merece se haga atencion.

Descripcion del Puerto de la Hambre.

Sigue despues el Puerto de la Hambre, que interna al N. de la Punta de Santa Ana, que lo for-

ma : á esta se le dará el resguardo de dos cables por una restinguilla que sale de ella. En la Costa O. del Puerto está el rio de S. Juan de la Posesion, que tiene una barra á su embocadura , que forma una Isleta en baxa mar é impide su entrada á las mas pequeñas embarcaciones. De la barra sale un placer que se extiende á ambos lados del rio y reyna en toda la Costa O. y fondo del Puerto, reduciéndole tanto que siendo capaz de abrigar 12 ó 15 embarcaciones del N E. al N O. y S. queda solo bastante á 4 ó 5.

Para entrar en él se debe mirar con precaución la Costa O. llevando la sonda en la mano , porque el placer es acantilado en su extremo. La Costa E. es límpia. El mejor anclage es dexando la Punta de Santa Ana del N E. al E. á una milla escasa , por fondo de 15 á 7 brazas fango. Tanto por las mareas , como por la poca extension del Puerto no se debe estar en él á la gira.

El que hubiere de amarrarse en dos deberá poner el ayuste al S. y el cable sencillo al N. Así se trabajará á barba de Gata en los vientos reynantes del O. y se quedará sobre el ayuste si se cambia el viento á la travesía ; pero si se fuere con cable y calabrote se deberá dar al O. el cable y al E. el calabrote , estando pronta el ancla para tenderla si llama el viento al S.

En el Puerto de la Hambre es muy facil proveerse de leña , pues por todas partes hay abundancia ; pero para la provision del agua , que no hay otra que la del rio , se necesita la coyuntura de la pleamar , ó al menos de média marea por causa de la barra dicha. Aunque la Fragata no halló mucha pesca , por las relaciones de otros parece es abundante. Tambien se encuentra una es-

pacie de ápio silvestre, una especie de espinaca, que los Ingleses califican de antiescorbútica, y por todas partes se halla la murtiña y la corteza Winter; y aunque haya aves terrestres y aquátiles, por su poco número no suministran un refresco ventajoso.

Este Puerto ha sido elegido por muchos para hacer en él estacion, proveerse de agua y leña, y dar descanso á las tripulaciones, no obstante parece que las ventajas que proporciona son muy pocas, particularmente si se ha de hacer en él una larga residencia, y que es muy preferible el Puerto de S. Antonio, situado en la Costa del Fuego por su mucho abrigo, facil provision de agua y pesca y abundante leña. Para dirigirse á él se seguirá la derrota de média canal para el Continente, si es posible, hasta dexar el Cabo de S. Isidro al N N O. y se gobernará despues al rumbo opuesto, á la medianía de un fronton que se presenta en la Costa del Fuego: acercándose á él se presentará el abra de Puerto Valdés, dos Islotes y una Isleta á 1 milla larga de ellos al S S O. y una legua larga al O. de la boca que para entrar en dichos Puertos son unas señales precisas. Estos se dexarán al O. y se pasará atracado á la Costa ó Isla que forma el Puerto. Doblada la Punta de Santa Gertrudis, se seguirá costeando la Isla al N N O. hasta pasar la puerta donde empieza la ensenadilla y playa, enfrente de la qual se dará fondo por 9 á 11 brazas arena. Corre este Puerto N O. S E. distancia de 1 $\frac{1}{2}$ millas, y su ancho de la Costa á la Isla es de $\frac{3}{4}$ de milla. Los Islotes que tiene en la boca del N O. lo abrigan por esta parte; pero no dexa buen paso para la entrada.

Descripcion del Puerto de S Antonio y Bahía Valdés.

Si se ofreciere carenar nada es preferente á

Puerto Valdés, en donde se estará como en una balsa, teniendo en sumo grado todas las ventajas del otro; pero su dificil entrada y salida, que será casi siempre indispensable executar á la espía, obligarán á pensarlo con seriedad para tomar el partido que convenga, segun la situacion. Corre este Puerto N O. S E. dos millas escasas, y su ancho como de média. El mejor ancladero es próxîmo á la Costa del S E. por fondo de 7 á 8 brazas lama. El arroyo que está en la entrada en la Costa del N O. facilitará la provision de agua; pero el que está en el fondo no permite el acceso, ni aun á los botes. El desembarcadero es excelente por las demas partes por ser playa baxa al princípio, aunque á 100 pasos se eleva prodigiosamente la tierra, toda cubierta de árboles.

Descripcion de la Costa del Continente desde el Puerto de la Hambre al Morro de Santa Agueda.

Al levarse del Puerto de la Hambre se tendrá precaucion con el placer del rio de S. Juan, que sale al mar mas de media legua, y se extiende al S. por la Costa la distancia de dos millas largas, lo que se debe aproxîmar por esta parte; pero pasada esta distancia puede practicarse hasta tres cables de la Costa.

Se puede dar fondo en este placer, y quedar al abrigo de los vientos reynantes del S O. al N O. Pasado este placer, cuya playa es de arena, á la que nombró Sarmiento de las Voces, sigue la direccion de la Costa algo mas para el O. y forma una Ensenada de poca consideracion, despues continúa toda de piedra de lastre, y la orilla de cachiyullo, que se extiende por partes hasta un cable de distancia.

Antes de llegar al Cabo de S. Isidro sale una punta de piedras, que con él forma una Ensenada de poca profundidad y consideracion, y despues dos Caletas para Botes, y en la última, próxîma

al Cabo de S. Isidro, hay mucho ápio y mariscos en abundancia.

El Cabo de S. Isidro es de figura redonda y poco elevada: á su pie tiene una puntilla de piedras baxa, que sale como dos cables, y detras de él hay un cerro gordo y redondo, lleno de árboles hasta la sima, y detras y en la misma direccion otro muy elevado en figura de silla de montar, pelado de árboles y con algunos manchones de nieve, que pueden servir para reconocer el Cabo.

Doblado éste está la Bahía de Varcarcel, que interna como $\frac{3}{4}$ de milla, y sus puntas estan N E. S O. casi la misma distancia: en su fondo hay playa de arena y dos arroyuelos de poca consideracion: en el uno se puede hacer aguada, y no en el otro por su poco caudal. El color de éste es de oro, tomado de las raices del árbol de la corteza de Winter, como lo manifiesta su sabor. Hay gran abundancia de ella y de mucho grueso, que se encuentra en esta parte.

La punta S. de esta Bahía es muy baxa y de piedras, de la que sale una restinga con un Islotillo que se extiende para fuera como dos cables, y es de muy poca agua. En la medianía de la Bahía hay dos puntas que la estrechan mas, siendo el mejor fondeadero enmedio de ellas, y como á un cable de la playa del fondo en 28 brazas arena. La corta extension y mucho fondo de esta Bahía la hacen poco apreciable, y para estar con alguna seguridad será necesario dar celabrotes á tierra, amarrándose en quatro por no haber capacidad para el borneo.

Para entrar se procurará atracar la Costa O. hasta un cable de distancia, y si el viento no ayuda, se dexará caer un anclote luego que se

esté dentro de puntas, aunque sea en mucha agua, para expiarse despues al parage que se ha asignado, donde se estará con bastante seguridad. La salida se debe executar por un rumbo contrario, y una y otra son muy expuestas.

Las crecientes y vaciantes no son considerables, ni se han hallado en los dias de demora en esta Bahía de mas de 4 pies.

Desde su punta O. corre la Costa al S O. hasta el Cabo Forward, y doblada la Isleta hace algun arco hasta la punta E. de la Bahía de Cantin, que por partes es playa y por partes de piedra.

La Bahía Cantin interna al N. un tercio de milla, y sus puntas estan en la direccion E N E. O S O. la distancia de una. Es muy desabrigada, el fondeadero está próxîmo á la Costa occidental por 15 brazas arena y cascajo, dexando esta punta al S S O. que es la que Bougainville nombró Cabo remarcable, y lo es en efecto por su figura abultada, redonda y escarpada, y su cumbre poblada de árboles. Á su pie hay 60 brazas de fondo y tiene várias conchuelas.

Este Cabo forma la punta oriental de la Bahía de Gil, que interna muy poco al N O. estando sus puntas en direccion N E. S O. media milla; no obstante se halla en ella algun abrigo por la Isla de Córdoba y Ramos que tiene al S.

La punta occidental de la Bahía de Gil es la oriental de la de Texada, que interna un tercio de milla al N O.: sus puntas estan 250 varas N N E. S S O. y sigue con la misma anchura hasta su fondo. Tiene al S E. de la del N. un Islote, que Bougainville nombró del Observatorio, por haber colocado en él el suyo, y al mismo rumbo de la del S. la Isla de Córdoba y Ramos y dos Islo-

H

tillos encadenados á la Isla por una restinga.

Esta Bahía ofrece mucho abrigo; pero es muy dificil situarse en ella. Mr. de Bougainville la recomienda mucho, porque él hizo aquí su principal mansion y refresco su gente. Para situarse bien se deberá dar fondo á un ayuste entre el Islote del Observatorio, y la Isla de Cordoba y Ramos: se expiará la popa del buque para dentro de la Bahía, y se darán calabrotes á babor y estribor en los árboles de la Costa. Así se podrán colocar á lo mas tres embarcaciones con toda seguridad.

Debe advertirse que el Plano de esta parte de Costa que da Mr. Bougainville tiene equivocada la flor de lis, y que la línea que representa el N. es en realidad el N O.

Por entre la Isla de Córdoba y Ramos, y la Costa hay un excelente paso, continuando despues la Costa al N. á formar un pequeño ancon con un riachuelo en su fondo, donde se puede hacer agua.

Sigue despues la Bahía de S. Nicolas, llamada así por los Nodales, que interna al S O. una milla, y sus puntas corren N E. S O. una y media, formando la O. la loma de una montaña altísima poco saliente y cubierta de árboles. Puede servir para su reconocimiento una montaña, cuya alta cumbre es algo llana, en forma de mesa, sin árboles, y con un picacho enmedio mas alto que lo demas, la que está en la Costa O. de la Bahía. Tiene enmedio una Isla, y en su fondo una hermosa playa con un rio donde no se puede hacer cómodamente aguada, porque sale de él un placer de muy poco fondo, que se extiende por el de la Bahía un quarto de milla, que obliga á dar fondo al S O. de la Isla á media distancia entre ella y la Costa por 10 á 12 brazas arena. La mar

rompe en el placer con mucha violencia ; y como es preciso quedarse en esta situacion , no se está al abrigo de los vientos reynantes , y se tiene la incomodidad de la mar , que á causa del placer está siempre muy agitada.

Continúa la Costa al S O. muy alta , aunque baxa hácia el mar, hasta el Cabo Forward , formando ántes dos Ensenadas con playa á la caida de ella , á causa de una punta rasa con un Islotillo que Sarmiento llamó de Santa Brígida , en la que se puede dar fondo para pasar una noche por 15 brazas arena y cascajo , enfrente de un arroyo bastante considerable que hay enmedio.

El Cabo está formado por un Morro alto y gordo , que Sarmiento llamó de Santa Agueda , y por detras sigue una montaña mucho mas elevada, y á su pie hay 40 brazas de agua.

Descripcion de la Costa del Fuego desde Cabo S. Valentin hasta los Islotes nombrados las Doshermanas.

Descrita la Costa del Continente hasta el Morro de Santa Agueda , se hace preciso volver á tomar la del Fuego , desde donde se dexó en Cabo S. Valentin : de él sigue la Costa como al S. algun trecho elevándose poco á poco : parece buena tierra , y de vista apacible , llana , con manchones verdes , y á la mar otros blancos como arenales. E. O. de la punta de Santa Ana á la distancia de 5 leguas poco mas del ancho del Estrecho descubrio Sarmiento una Isla , que nombró de S. Pablo , que no se pudo ver , acaso por proyectarse con la Costa del Cabo de S. Valentin , y estar muy próxîma á él.

Desde este Cabo á la Punta de S. Joachîn , que dista 19 millas al S S O. 5° O. hay una gran Ensenada , llamada de Lomas , pero desabrigada de los vientos reynantes , siendo el extremo S. y O. de ella la Punta de S. Joachîn , no muy alta , de color negro , y principio de unas montañas del

mismo color: entre ellas hay una alta, que Sarmiento llamó Morro de Lomas. Presenta esta Ensenada un valle hermoso y un terreno de bella vista, parte cubierto de árboles, y parte sementeras ó partizales. Parece que Narboroug estuvo tres dias en este parage, que llamó Valle-hermoso. Detras, quando el Cielo está despejado, se ven unas montañas distantes muy cubiertas de nieve.

De la Punta de S. Joachin sigue un fronton alto como al S O. distancia de 7 millas, en cuyo trecho se presentan puntas salientes con apariencias de haber Ensenadas; pero poco apreciables, pues á no internarse mucho deben, segun está la Costa, quedar sin abrigo de los vientos reynantes. Su aspecto es horrible, pues desde la orilla hasta la medianía de estas montañas está cubierto de árboles muchos secos; y de allí á la sima solo ofrecen unos peñascos pelados, con vários manchones de nieve. Al extremo de esta distancia se halla el Puerto de S. Antonio y Bahía Valdés, de que se ha hablado, cuya punta N. que es la mas saliente de toda la Costa, se enfila con el volcan nevado al S 2° E. Este volcan es un monte altísimo, que solo se ve quando el Cielo está claro, lo que sucede pocas veces, y entonces presenta dos puntas: está todo cubierto de nieve, al parecer tan antigua como él, pues Sarmiento lo vió en la misma conformidad dos siglos hace, y la figura que le da es muy semejante á la que vimos.

Despues del Puerto Valdés hurta la Costa mas para el S. corriendo en esta direccion casi dos leguas hasta llegar á la punta en donde aterró Bougainville, que por esto se llamó Punta del Aterrage, y en ella remata el fronton alto. A cortísima distancia de ella se ve una gran boca con un Islote enmedio, la que tendrá cerca de dos

leguas de anchura, y parece ser uno de los muchos canales que forman esta multitud de Islas del Fuego, desembocando al Pacífico. La abundancia de ballenas y la mucha mar que experimentó Bougainville al atravesarle le persuadieron, que era tal en efecto. Sarmiento dió á este canal, cuya direccion parece es al S E. el nombre de S. Gabriel.

Sigue despues otra boca, que la forma al O. la Punta de la Bahía de la Buena Darsena, sobre la qual hay un monte en figura de média naranja, que Sarmiento llamó el Vernal, el qual puede servir para su reconocimiento, pues es muy elevado; y se ve muy bien desde mucho ántes de llegar á la Punta de Santa María. Tiene en su cima un picacho, que por partes se presenta inclinado. Al canal segundo, que parece correr al S. llamó Sarmiento de Santa Magdalena. Detras del Picacho Vernal se ve otro monte con 4 puntas, á que nombró el Pan de azucar de los boquerones, cuyo monte al parecer divide los dos canales. Como desde la Punta de Santa Ana no se ve la direccion del verdadero Estrecho, por taparlo Cabo S. Isidro, y sí se presentan estas bocas, á mucha distancia parecerá á primera vista que por ellas se debe dirigir la navegacion; pero una simple mirada á un plano qualesquiera del Estrecho desengañará de este error, ademas que montado Cabo S. Isidro, se descubre la verdadera canal del Estrecho, siendo regla general no desamparar la Costa del Continente.

La Bahía de la Buena Darsena tendrá de boca una legua: sus puntas estan casi E. O. y al N. de la O. hay un Islotillo bastante separado y unido á ella por una restinga. Interna media legua al S. y se puede dar fondo en toda ella de 40 á 12 bra-

zas arena, cascajillo y conchuela, quedando al abrigo de todos los vientos peligrosos. Se pasa de la Bahía al Puerto por un canalizo muy estrecho, en donde se hallan de 4 á 6 brazas fondo piedra, y en el Puerto de 4 á 10 lama. Hay mas fondo en la Costa E. del canalizo, que en la O. En el Puerto se está como en una balsa, y se puede hacer con la mayor comodidad leña y agua.

La Isla de la Piragua está 1 ½ legua al N O. de esta Bahía y al S O. de aquella; y á una legua está otra mucho mayor, al rededor de la qual se puede fondear por 25 á 18 brazas arena y cascajillo: á la parte O. se estará al abrigo de los vientos temibles.

Al O N O. de esta Isla está otra Bahía, que puede contener con seguridad 30 ó 40 embarcaciones: tiene en su boca 15 brazas de agua, y en el fondeadero de 8 á 9. Está al S S E. del Cabo Forward, y tiene al S E. como dice Bougainville, una roca aparente, lo que le movió á llamarla la Bahía de Cormorandiere.

Sigue despues otro gran canal con una Isla grande enmedio, y otra menor y dos Islotillos al O. que se nombran las Dos-hermanas. Este pedazo de la Costa del Fuego presenta el aspecto mas horrible, pues se ven montañas peladas con unos picachos muy irregulares, y toda la Costa despedazada, haciendo muchos canales é Islas, para cuyo prolixo reconocimiento se necesitarian meses enteros, sin que de este arduo trabajo resultase ventaja alguna.

Derrota. Completada ya la descripcion de ambas Costas se anotará lo que se juzgó necesario para la feliz navegacion de esta parte del Estrecho. Navegando entre la Punta de Santa Ana y la de S. Isidro se pueden prolongar las bordadas sin cuidado á

ambas Costas, y sin mas resguardo que el que hemos dicho debe darse al placer del rio de S. Juan, y á las restingas del Cabo de S. Isidro; pero entre los Cabos de S. Isidro y Forward hay los dos Islotes, al E. del Puerto de S. Antonio la Isleta del S S E. y el baxo que señala la Carta casi al S. del Cabo de S. Isidro, que se reconoce por el cachiyuilo que hay sobre el; y aunque no se pueda asegurar no tenga agua suficiente, no obstante es siempre expuesto navegar sobre ésta yerba, que regularmente se cria en poco ó desigual fondo. Reconocido desde la Fragata no pareció prudente el exponerse, ni hubo medios de sondarlo.

La Costa del N. es limpia, y la Isla de Córdoba y Ramos parece una punta saliente de ella. No es prudente navegar de noche por éste parage con viento contrario, pues el Estrecho tiene por partes tres leguas escasas, y mas quando hay el arbítrio de fondear en las Bahías de Varcarcel, Cantin, Gil, S. Nicolas y Buena Darsena. El Puerto de este nombre y la Bahía de Texada solo deben elegirse para hacer una larga morada.

Descripcion de la Costa del Continente desde Cabo Forward á Cabo Galan.

Desde el Cabo Forward al O N O. como tres leguas hay una punta poco saliente, que es la O. de la pequeña Bahía ó Ensenada de Castejon, poco apreciable por estar abierta al O S O. S. y S E: interna muy poco, su fondo presenta una pequeña playa de arena, y en ella un arroyuelo. Al S E. de él hay una Isla de $\frac{1}{3}$ de milla, y al N O. de ésta un Islote.

El mejor fondeadero es á $\frac{1}{3}$ milla escasa al O $\frac{1}{4}$ N O. por fondo de 9 brazas arena negra, quedando el arroyo al N N O $\frac{3}{4}$ de milla. Sigue la Costa alta en la misma direccion hasta el Cabo Holandes, que baxa al mar, formando un arco, y es el primer Cabo considerable despues del de

Forward. Al E. de él está el pequeño Puerto de Solano, que interna 3 cables al N O. en donde fondeó la Fragata, y en donde segun Wallis un Navío puede anclar con mas seguridad que en el Puerto de la Hambre; y fuera así á no reynar en él un placer que las corrientes de un rio que está en la Costa E. parece han formado con los escombros de las montañas. Como estos rios nacen de las aguas llovedizas y nieves derretidas, y éstas caen con precipitacion desde tan alto, causan y aumentan estas barras. De la punta E. del Puerto sale una restinga como cable y medio al O S O. y otra de la O. como un cable: á la distancia de dos se notó una mancha de cachiyullo; pero se halló de 22 brazas de fondo. Promediando la distancia que hay entre esta punta y el rio, se puede internar al Puerto, bien que no habrá nunca lugar para quedarse á la gira, y será conveniente amarrarse E. O. un cable al N E. de lo mas saliente del Cabo luego que se esté dentro de la enfilacion de éste con el rio en 18 brazas lama, sin internar mas por la barra muy acantilada que reyna en todo su fondo á mas de un cable de la orilla; pero si falta el cable ó se garra un poco, se dará inmediatamente en el placer, y así si hay bastante satisfaccion de los cables lo mejor será amarrarse fuera, y se puede fondear por toda la Costa á média milla de ella desde el rio al E. que es la distancia de 4 millas.

En el Puerto Solano se halló abundante pesca, ápio, mejillones y lapas, pero ninguna caza. El agua del rio es excelente; pero no se puede coger sino en pleamar. Se subió por él hasta su origen, que está á dos millas de su desembocadura, y lo forman diversos arroyuelos que caen de las montañas.

En el mismo Cabo hallamos várias ruinas desgajadas de éstas, que hacen el terreno impracticable, y son un conjunto de diferentes piedrezuelas y conchas, que van formando una extraña petrificacion.

El Cabo Holandes visto al S. presenta un fronton de tierra alta, que va baxando hasta la punta O. de este fronton, y tendrá de extension como 2 millas largas: por esta parte forma una punta de mediana altura y poco considerable. La E. del fronton es mucho mas alta, y visto al O. y atracado á la Costa del Continente forma vários escalones, y parece quasi aislado, teniendo alguna semejanza con el Peñon de Gibraltar.

Desde dicha punta O. entra la Costa algo para el N O. y con la Punta ó Cabo Coventry forma una Ensenada bastante grande, donde parece no hay inconveniente en dar fondo; pero está desabrigado desde el O N O. al S E. por la parte del S. Este Cabo, dicho tambien de S. Julian, distará de la punta O. del Cabo Holandes 2 ½ leguas; y éste es el ancho de la Ensenada, no correspondiendo su profundidad, que no pasa de 2 millas: hay un rio y la tierra es baxa á modo de playa, siguiendo el terreno de mediana altura quasi sin árboles como unas dos leguas, hasta encontrar con una cordillera de montañas altas y nevadas, que se dan la mano con las de Cabo Holandes y Forward, á que Sarmiento llamó Sierras Nevadas.

Pasado el Cabo de S. Julian sigue la Costa como al O N O. dos leguas hasta la punta E. de la Bahía de Gaston: es baxa al mar y con playa, y no parece hay inconveniente en fondear todo lo largo de ella. La tierra sigue de esta conformidad bastante para el N. sin árboles y al modo

de sementeras, y encuentra como á dos leguas la falda de la cordillera dicha.

De la punta E. de la Bahía de Gaston, conocida por la de Descordes, á la O. hay como cosa de 1 ½ milla escasa en la direccion de E. O. y en este intermedio dos Islotes, de que salen restingas, que hacen la entrada de una Bahía bien estrecha y peligrosa. Este paso es entre la Costa del E. y el último Islote, teniéndose por la medianía de la canal. De la punta O. sale una restinga considerable, que se junta casi con la Isla mas interior, que es redonda y la mayor, y solo dexa paso para embarcaciones pequeñas. Enmedio de la Bahía, que corre como al N O. cosa de una milla, se ven vários manchones de cachiyullo, que manifiestan su poco y mal fondo; y así lo mas prudente es no acercarse á la Costa O. En la E. reyna un placer que saldrá al mar como una milla, en el que se encuentra de 7 á 10 brazas arena y cascajillo.

Siguiendo la Costa del E. de dicha Bahía hasta el princípio de la playa se ve la entrada del Puerto de S. Miguel, formada por dos puntas baxas, y tiene de largo dos tercios de cable y un tercio de ancho. Conduce esta al Puerto mas hermoso de quantos hay en el Estrecho: tendrá de largo como 1 ½ milla al E N E. y de ancho media con 5 á 15 brazas lama. Está rodeado por todas partes de altas montañas, y al pie de ellas una hermosa playa de arena gruesa y piedrecillas menudas, á su espalda bosques espesísimos de árboles muy verdes, con vários arroyos y riachuelos; de suerte, que si la Bahía de Gaston no estuviese tan llena de baxos y tropiezos, y la entrada del Puerto fuese algo mas ancha y con mas fondo, pues en baxa mar solo hay de 2 ½ á 3

brazas en la medianía de la canal, seria desde luego el parage mas apreciable para hacer leña y agua, y para el descanso de las tripulaciones, por las comodidades dichas y el excelente marisco de que abunda; pero aquellas nulidades hacen que no sea prudente con embarcaciones grandes coger esta Bahía y Puerto, aunque los Holandeses quando en fines del 1500 y principios del 1600 frequen. taron este Estrecho hacian este Puerto el de su demora principal, y algunos pasaron en él el Invierno.

Parece que Sarmiento no tuvo conocida esta Bahía, y su relacion de esta parte de Costa es muy incompleta, no pudiéndose combinar la Punta que llama de S. Julian al S E. de una playa, en donde dice haber un rio, á que llamó Rio Hondo; solo despreciando sus marcaciones por equivocadas, acaso tomaría el Puerto de S. Miguel por rio, y como está en un valle que forman las montañas que lo cercan, le daria tal nombre; sin embargo es mas verosimil, que al Cabo de Coventry le diese el de Punta de S. Julian, y á su entrada y rio el de Rio Hondo, cuyas dudas nacen de la poca luz que dan sus relaciones en esta parte que no tuvo lugar de registrar, sino de paso y á la vela; y así no es muy extraño haya tomado un Puerto por un rio; y en caso que se quiera abrazar la segunda combinacion la distancia de 1 $\frac{1}{2}$ legua de la playa, que está el E. de la Isla de Gentes (sino es yerro de Imprenta) debe alargarse á lo menos á 5 $\frac{1}{2}$, que es á corta diferencia la verdadera.

De la punta O. de la Bahía de Gaston (la que forma un ancon o Ensenada algo grande en la misma Bahía con otra punta mas N. y E.) sigue la Costa al O $\frac{1}{4}$ N O. dos millas escasas hasta lo

mas E. de la Bahía Galante, en cuyo trecho es baxa al mar; pero sin playa y hondable á lo largo de ella, no siendo prudente el acercarse á menos de un cable; pues el mucho cachiyullo que la acompaña quasi á esta distancia manifiesta su poco fondo y mala calidad.

Doblada la punta E. de la Bahía Galante se descubre ésta, cuya punta O. la forma el Cabo de este nombre, habiendo entre las dos 1 ½ milla, que es el abra de la Bahía.

Cabo Galante, aunque lo que baña el mar es de mediana altura, es el remate de una alta montaña que remata en pico, lo que habrá dado lugar á que los antiguos Españoles la llamasen la montaña del Pico, aunque en la Fragata se le puso el de la Cruz. En su medianía forma una especie de llanura, y de ella baxa al mar con una inclinacion regular, es muy notable su forma, y se distingue desde muy léjos, no pudiéndose equivocar con otro alguno, que aunque mas altos no se presentan así.

La Bahía Galante, de que Sarmiento no hace mencion, á la que los Nodales llamaron de S. Joseph, y los Franceses y Holandeses Bahía de Fortsen tiene de profundidad como una milla escasa, es abrigada desde el O S O. hasta el E. corriendo por el N.: su fondo en general no es el mejor; pero hay parages en que es excelente: su cantidad desde 24 brazas hasta 8: el sitio para fondear algo mas próxîmo á la Costa E. que á la O. teniendo tierra mas saliente del Cabo Galante al O S O. 5° O: la mancha blanca de la Isla oriental de los Príncipes al S O ¼ S.: el riachuelo que está en la playa al N.; y la tierra mas saliente del E. al E. algunos grados S. en cuyas cercanías el fondo es lama y algunas conchillas y escaramujillo. Si se

piensa estar algun tiempo en la Bahía conviene amarrarse en dos, el ayuste al S. y el ancla sencilla al N. pues así trabajarán ambos cables en las fuertes ráfagas que baxan de lo alto de las montañas, de cuya violencia solo puede hablar quien las experimenta.

Todo el pedazo interior de tierra que hay desde esta Bahía á la de Gaston es baxa con algunos árboles, en cuyo trecho se hallan algunas pozas ó lagunas formadas de las aguas que baxan de las cordilleras de las montañas altas y nevadas, que se extienden del E. al O. como una legua de la orilla, que por no tener bastante declive se estancan las aguas en diversos parages, y hacen que este terreno baxo sea pantanoso, aunque desde el mar presente el aspecto de un terreno sembrado y grato.

Como una milla al N $\frac{1}{4}$ al N E. de Cabo Galante empieza una lengua de tierra baxa, que corre al O. como 3 cables, cuya punta forma con el rio dicho la entrada del excelente Puerto de S. Joseph, que los Nodales por lo abrigado lo comparan á un rio muerto: esta entrada, cuyo largo es un cable, tiene en la canal que está algo mas proxîma al rio que á la punta 4 $\frac{1}{2}$ brazas en baxa mar, y en el fondo del Puerto cuya extension es de una milla N O. S E. y $\frac{1}{3}$ de ancho, hay de 5 á 5 $\frac{1}{2}$ brazas lama. Está abrigado de todos vientos, pues tiene al N. y O. unas altísimas montañas, de las que sin embargo suelen baxar algunas rachas muy frescas. Su Costa del S. aunque muy baxa, pues algunas veces en pleamar suelen unirse las aguas de la Bahía con las del Puerto, la defienden enteramente, si no del viento, á lo menos de la mar, y lo mismo á la parte del E. pues estando dentro del Puerto se cierra la canal

del Estrecho por la punta rasa y Costa del E. de la Bahía.

En el fondo tiene una playa ó fangal y vários riachuelos, donde no se puede atracar, ni con embarcaciones muy pequeñas. Es conveniente amarrarse con regera, dexando la proa al N O. que es donde sopla ordinariamente el viento, á fin de no tomar continuamente vuelta con los cables, lo que sucederá á menudo por las mareas.

Tanto en la Bahía como en el Puerto se encuentra en todas partes leña con abundancia: el rio que desagua en la playa de la Bahía ofrece bastante comodidad para hacer agua. El pescado no es á la verdad abundante; pero el ápio y la murtiña son excelentes. Todo lo dicho hace bastante recomendable este Puerto y preferible en todos casos al de Gaston. En ambos las mareas son poco considerables, pues su fuerza es mediada, y nunca sube y baxa el agua arriba de 9 á 10 pies.

Descripcion de la Costa desde los Isloтes de las Dos-hermanas hasta la boca del canal de Santa Bárbara.

En la Costa del Fuego al N O. de las dos Isletas que hemos nombrado las Dos-hermanas á 2 millas escasas está la Punta de S. Fernando, de mediana altura, nombrada así por Sarmiento. Está al O S O. del monte de Santa Agueda, y hay en ella un monte de mediana altura en figura de pan de azucar, que puede servir para reconocimiento de la Bahía de Mazarredo, formada al E. por la Punta de S. Fernando.

Tiene esta Bahía de boca 1 ½ milla larga, sus puntas estan casi E. O. con un Islote próximo á cada una, é interna una milla al S O. Siguiendo su boca O. se halla la entrada del Puerto, que tiene poco mas de un cable de ancho: la Costa E. es mas límpia que la O.: el Puerto interna al S S O. poco mas de una milla: tiene quatro Islotes

enmedio, y en su fondo una cascada formada por un riachuelo, que desciende por médio de unas altas montañas, y cae de la elevacion de unas 80 á 100 varas, por lo que Bougainville llamó á esta Bahía y Puerto de la Cascada.

Si á la buena situacion y mucho abrigo concurriera la circunstancia de tener fondo á propósito para anclar, no hay duda merecería las alabanzas que le da este navegante; pero de puntas para dentro no se halla fondo con 45 brazas, hasta estar muy proximos á un baxo que sale de la Costa del O. de la Bahía para el E. que se manifiesta por el cachiyullo que reyna en él; no obstante en su remate al E. tiene 7 á 8 brazas de agua: á un cable para dentro de él en la direccion del Puerto hay 20 brazas fondo piedra; y á dos 30 arena: despues sigue siempre el fondo muy crecido y de mala calidad adentro del Puerto, á menos que no se hayan pasado los Islotes que se hallarán de 4 á 11 brazas. El cachiyullo que sale de la Costa E. y el de dicho baxo manifiestan el canal para pasar á la boca del Puerto.

Es tanto el abrigo con los vientos reynantes del S O. al N O. que se está en calma, aun estando muy frescos á média canal, lo que hace dificil su entrada, y mas habiendo tanto fondo.

De la Costa O. de la Bahía de Mazarredo sigue la Costa algo mas para el N. con un fronton, en cuyo remate se ve una Bahía ó brazo de mar, que entra como al S S O. con un Islote algo grande y dos pequeños á la boca. Es quasi imposible hacer una exâcta descripcion de la Costa del Fuego, que se compone de Islas grandes y tierras desunidas. Parece que Sarmiento llamó á esta Bahía de S. Pedro.

Despues de ella, cuya punta N. y O. es que-

brada y baxa, con un Islote largo á su remate, sigue la Costa al N O. como 2 leguas, siendo en este parage, esto es, frente del Cabo Holandes, poco mas el ancho del Estrecho. En la medianía de este fronton se presenta una cala bastante grande y con playa, á la que segun parece llamó Sarmiento caleta de agua dulce. Todo este fronton es de tierra alta con diferentes picachos de figura extraña, con poca arboleda y presentando el aspecto de la tierra mas miserable.

La punta O. de este fronton es alta y escarpada, y es la E. de una gran Bahía ó brazo de mar, á que Sarmiento llama Bahía de la Campana, á causa de un monte alto, gordo y redondo que está en su Costa E. delante de unas sierras nevadas con aquella figura, y es notable entre quantos se presentan en este pedazo de Costa. En la boca de esta Bahía hay un Islote y la punta O. que es algo baxa, aunque escarpada al mar, llamó Sarmiento Punta Tinguichisgua.

Desde ella corre la Costa al O N O. el espácio de 2 leguas, y no presenta nada de particular, sino es muchas puntas entrantes y salientes, y entre ellas una caleta despreciable. Al remate de este fronton se encuentran 3 Islotes algo despegados de la Costa, y el mas O. que por su figura se llamó pipa lo está mas que los otros.

La punta O. de este fronton es E. de una Bahía muy grande ó brazo de mar, á que Sarmiento llamó de S. Simon: tiene de boca 1 ½ legua, y entra como cosa de 3 para el S. pero todo está sembrado de Islotes y peñascos, y el mayor tendrá como una legua de circunferencia: á un lado y otro hay muchas Ensenadas y ancones, y aun Puertos capaces, como lo es el de Lángara, si el mucho fondo que se encuentra en todas partes no

fuera un gravísimo inconveniente, y como no estan á mano en la derrota regular, son del todo inútiles, y tambien lo seria mayor explicacion. Pasados estos Islotes estrecha el canal, y al fondo hay un paso angosto, en donde se encuentra 1 $\frac{1}{2}$ brazas, paso soló bueno para embarcaciones menores: despues se presenta un canal ancho, que corre al O N O. á lo menos 4 leguas, y al cabo otro, que corre al S S O. un gran trecho, con vários Islotes enmedio, y al remate unas sierras altas y nevadas, que son las que lindan con el mar del S.

Este canal es seguramente el de Santa Bárbara, que tiene su comunicacion con el Estrecho de Magallanes por la Bahía que está al O. de la de S. Simon, de cuya punta O. sigue corriendo la Costa del Fuego en la canal del Estrecho al O $\frac{1}{4}$ al N O. como una legua larga hasta la punta de Santa Elvira, y despues hurta para el S O. y es la Costa E. de la Bahía, en donde está el canal de Santa Bárbara. La boca de esta Bahía tiene de ancho mas de 2 leguas, corriendo las puntas al O S O. E N E. y aunque al presentarse parece que está cerrada por unas tierras algo baxas á medida que se interna, se ve que son unos Islotes, que proyectándose unos tras de otros parece que cierran este espacio; pero dexan paso por várias partes, y se comunican con la canal del S S O. ó de Santa Bárbara. Todo el fronton que hay desde la Bahía S. Simon á la que hablamos es la parte N. de una Isla grande, que se llamó de S. Cayetano, alta y escarpada al mar, de color roxo y poco poblada de árboles, particularmente en lo visible, quando se navega en la canal del Estrecho.

El reconocimiento que se hizo de esta parte de la Costa del Fuego fué suficiente para resolver

el decantado problema del canal de Santa Bárbara, que no solo exîste, sino otros muchísimos que desembocan al mar del S, porque la tierra del Fuego desde el monte que Sarmiento llama el Pico Vernal, que está S S O. y N N O. con el Morro de Santa Agueda, ó Cabo Forward, no es otra cosa que un conjunto de Islas grandes y chicas, entre las quales debe por precision haber mil pasos. No hay duda que el reconocido ahora (sea ó no él por donde pasó Mr. Marcant citado por Mr. Frezier en su viage al Perú) abrevia el paso á la mar del S; pero prescindiendo de lo dificultoso de su boca, llena de Islotes, entre los quales hay unas hileras de corrientes furiosas, como se experimentó, siempre subsiste la dificultad de no haber en él buenos fondeaderos, y de contado toda embarcacion que se exponga á pasarlo, si le calma el viento ó le escasea, como de ordinario sucede en las canales que tienen altas montañas á los lados, se puede considerar como pérdida, ó al menos muy proxîma á ello; siendo de notar que como este canal no corre directamente, se necesita viento largo para poder seguir sus senosidades, por lo que no parece prudente exponerse con embarcaciones grandes á estos Archipiélagos de Islas escarpadas y altas, cuya vista es horrorosa, en las que no hay siquiera atracaderos para botes. Por todas estas razones no se deben empeñar en este paso dificultoso, que aun superado queda todavía mucho que vencer para montar el Cabo Victoria; por cuyo motivo la embarcacion que haya llegado hasta Puerto Galan el mejor partido que tiene que tomar es seguir adelante, como lo han practicado hasta ahora las que han querido pasar al mar del S. por el Estrecho de Magallanes, no debiendo servir de exemplar lo

acaecido á Mr. Marcant, que sin saber por donde se halló en el Pacífico con una embarcacion tan endeble y ruin como la que llevaba.

Del Cabo Forward al Holandes se puede bordear sin cuidado, por ser limpias ambas Costas: de éste al Galan es menester tener cuidado con el placer que sale en la Bahía de las Cuerdas, con el Islote de la Pipa en la Costa del S.; y mas al O. será expuestísimo navegar de noche por los muchos Islotes y pedruscos que hay al E. de las Islas de los Príncipes, y se deberá poner mucho cuidado en no aproximarse á la boca de los canales de la Costa del Fuego, particularmente si el viento es bonancible: las corrientes que tiran hácia ellos pueden desgaritar sin recurso las embarcaciones. Del Cabo Forward al Cabo Galan tiene el Estrecho como 3 leguas. Derrota.

El Puerto de Solano y la Bahía de Cabo Galan pueden servir para hacer una corta mansion, los demas fondeaderos que hemos dicho en la Costa del N. para pasar una noche apacible, el Puerto de Mazarredo para carenar por la facil provision de maderas, el Puerto de S. Joseph para hacer una grande morada; y si hay precision de pasar el Invierno en el Estrecho, será preferible el Puerto de S. Miguel, donde habrá un temperamento mas suave que en el de Mazarredo; no obstante los Holandeses acostumbrados á un clima mucho mas duro que el nuestro, perdieron en un Invierno en el Puerto de S. Miguel mas de la mitad de su gente.

Descripcion de la Costa del Continente desde Cabo Galan hasta el canal de S. Gerónimo.

Del Cabo Galan sigue la Costa 4 millas al N O ¼ O. muy alta y á pique hasta una puntilla, toda está poblada de árboles muy cerca de la orilla: despues sigue algo mas baxa en dicha direccion hasta una Ensenadilla, que se llamó de Manzano,

de playa blanca de arena, interrumpida por algunas manchas de piedra negra: á 2 cables de la playa se puede fondear en 10 brazas arena; pero este arbítrio solo debe tomarse quedándose en calma, por no exponerse á pasar una noche á la vela en este parage, en que el canal es muy angosto: tiene esta Ensenadilla en su fondo un arroyo de muy buen agua.

De su punta E. hurta la Costa algo mas para el N. hasta la de Pasages, que es alta y cubierta de árboles muy verdes, y detras se presenta, viniendo al E. una loma de montaña alta: la Punta de Pasages empieza á formar la Bahía de Aristizabal. Hay un baxo á $\frac{1}{4}$ de legua al E S E. de esta punta con cachiyullo, y ménos de 2 brazas de fondo bastante separado de la Costa.

Esta Bahía no puede equivocarse, pues á mas de ser la primera Ensenada considerable de la Costa despues del Cabo Galan, es tambien la primera playa de arena seguida y grande: sus puntas distan 1 $\frac{1}{2}$ milla en la direccion O N O. E S E. interna una al N E. y está desabrigada de los vientos del O. al S. y S E.: tiene en su fondo un riachuelo donde puede hacerse agua con toda comodidad: el ápio y la pesca son escasas: el mejor anclage es al O N O. de la Punta de Pasages como $\frac{1}{2}$ milla, dexando al riachuelo al E $\frac{1}{4}$ N E. como 3 cables, que se tendrán 15 brazas arena gruesa y conchuela. En esta situacion se tendrá al N O. á un cable de distancia un baxo, que se dexa conocer por el cachiyullo.

Se ven á la entrada de la Bahía dos peñascos, que velan: el mas peligroso está próximo á su punta oriental, y se deberá dar el resguardo de 2 cables.

Sigue despues la Costa algo mas al O. hasta

la Punta de York, que es baxa y de arena: á su E. está la Ensenada de Alburquerque con un riachuelo, que abriga mas que la Bahía de Aristizabal de los vientos del O.: se puede fondear enfrente del riachuelo por 7 y 8 brazas arena, y no muy próximo á él por un banco que tiene enfrente de su boca con fondo de 1 y 2 brazas.

Doblada la Punta de York está la Ensenada de Vacaro con un rio muy considerable en el fondo, que los Ingleses llaman de Batchelor: interna muy poco, y sus puntas distan una milla en la direccion del N O. S E.

Para entrar en esta Bahía es menester dar resguardo á un arrecife que sale de su punta O. El mejor fondeadero es dexando la Punta York al S E. el rio Batchelor ó Vacaro al N 5° E. y la punta O. de la Bahía al N N O 5° O. á media milla de distancia de la playa.

Sigue despues la Costa al N O. baxa y de arena hasta la punta E. del canal de S. Gerónimo: hay en toda ella una Ensenada con un placer de poco fondo, que la coge toda hasta una milla de distancia á la orilla: próximo á su punta O. hay dos Islotillos.

El canal de S. Gerónimo corre de su embocadura á lo que alcanza la vista al N N O 5° O. Despues de esta direccion, segun las quebradas de las montañas, se inclina mas al N. y así lo pintan los Ingleses: á las 7 leguas de esta direccion con ancho de una muy escasa le hacen ir al N N E. por un canal de 3 leguas de ancho.

A mas de la Ensenada de Araoz, que hay doblada su punta E. donde el fondo es de 24 á 10 brazas piedra; ponen la Bahía de tres Islas en su misma Costa 5 millas al N N O. de la de Araoz. Sarmiento comprehendió de aquellos naturales, que desemboca en el Estrecho otra vez frente del Cabo

Lunes, formando la gran Isla de Cayrayxayugua: uno y otro puede facilmente combinarse. El aspecto del terreno parece indicar que este canal termina el vasto Continente de la América: la Costa E. es frondosa, dulce y amena comparada con la O. que es casi inhabitable, mucho mas despoblada de árboles, y estos mucho mas secos, y tal, que Malboroug nombra á esta parte la Desolacion del S. De todos modos su angostura y corriente al S S E. muy fuertes, principalmente cerca de la Costa E. lo hacen innavegable para embarcaciones grandes. Aunque no se exâminó la corriente por mucho tiempo, es natural sea hácia fuera siempre; ¿porque qué otra causa puede operar para que las corrientes lo sean para el E. entre la Isla de Carlos III. y el Continente, quando no sucede así al O. del canal de S. Gerónimo, sino las aguas que desembocan de este?

Descripcion de la Costa del Fuego correspondiente.

Por la parte de S. forman el canal várias Islas. Las dos de los Príncipes separadas por un canalizo tendrán de extension E O. 5 millas: 2 N. S. y no descubriéndose el canalizo por sus revueltas parecen solo una: 4 millas al O. están los Islotes de los Infantes; y 3 al N N O. del mayor la Isla de Córdoba y Córdoba con Islote considerable al S E. y algunos pedruscos. Al S O. de la anterior empieza la gran Isla de Carlos III. que corre al princípio al N N O. de 3 á 4 millas hasta la punta E. de la Bahía de Roxas.

Esta es la primer abra que se presenta en la Isla: está frente por frente de la Bahía de Aristizabal: sus puntas distan una milla O $\frac{1}{4}$ N O. S $\frac{1}{4}$ S E. é interna al S O y $\frac{1}{2}$ milla: su fondo muy desigual de 12 á 40 brazas piedra por várias partes restinga, que salen de tres Islotes que hay dentro de él, uno á la parte O. y dos mucho me-

nores al E. y por tanto, aunque abrigada de los vientos peligrosos, la mala calidad del fondo inutiliza esta buena circunstancia.

Sigue la Costa de la Isla al N O ¼ O. la distancia de 5 millas, y como á la mitad hay una Isla bien próxîma á la Costa, y dos Islotes en el intermedio, que forman la Bahía de Bonet, donde se puede dar fondo por 15 á 30 brazas, dexando la Isla del N O. al O. Entre ella y la Costa va la corriente con gran violencia para el E.

Al término de las 5 millas está la Bahía de Tilly, algo menor que la de Roxas, el fondo no tan desigual y lo demas su semejante. Despues corre la Costa al N O. poca distancia, y vuelve al O. y O S O. hasta su punta occidental.

La Isla de Carlos III. es alta y cubierta toda de árboles: los demas Islotes que hemos nombrado son baxos y el terreno de la misma especie.

Derrota.

De Cabo Galan á la entrada del canal de S. Gerónimo se debe dirigir la navegacion muy próxîmo á la Costa del Continente hasta una milla de distancia de la Punta de Pasages: en este punto conviene pasar á atracar la Isla de Carlos III. Los fondeaderos que hay en este trecho quedan descriptos, y solo las circunstancias pueden decidir la eleccion. La Bahía de Vacaro es la preferible, y nunca se deberá navegar de noche en esta parte, que á veces tiene menos de una legua de anchura, y que por sus várias direcciones hasta el Cabo Quade se nombra el Brazo tortuoso. Con vientos contrarios se podrá ganar poco por serlo siempre la corriente.

Descripcion de la Costa del Norte desde la boca del canal de S. Gerónimo á Cabo Tajado.

El fronton de tierra desde el canal de S. Gerónimo hasta Cabo Quade, que es de cerca de 4 leguas cierra el Estrecho viniendo del E.: de modo, que parece sigue este por aquel canal; pero

esta apariencia se salva facilmente con consultar el Plano.

De la punta O. del canal, en la que casi E. O. hay dos puntas considerables en 2 leguas, sigue la Bahía de Borja con 7 Islotes en su punta O. y de ésta á la boca de la Bahía, los que estrechan mucho el canal, pues el mas afuera, que es chico y pelado, sale cerca de una milla de la Costa: entre ellos y la tierra no hay paso para embarcaciones grandes.

Esta Bahía interna al N. como una milla: su boca es mas ancha y muy abierta: está al S S E 5° E. de un Islote al E. de la Isla de Ulloa, que forma la Costa S. del Estrecho. El fondo es piedra y cascajo de 15 á 30 brazas, y en su fondo tiene un riachuelo.

Sigue la Costa cerca de 2 millas al O. con un ancon en el intermedio, y se halla despues la Bahía de Cisneros muy abrigada; pero de dificil acceso, porque los montes que la rodean rechazan el viento con mucha variedad, y su boca tiene poco mas de un cable, y la angosta mas una mancha de cachiyullo, que sale de la Costa E. Corre al N. y despues ensancha y se inclina al N E: tiene de largo 5 cables, y de ancho poco mas de 3. El fondo es cascajo de 6 á 10 brazas y lo mismo su playa.

Su boca está al N 17° E. de una mancha blanca muy visible, que hay en la Costa S.

Sigue el ancon de Tamasco, que es muy chico y con muy poco fondo; y de él á Cabo Quade corre la Costa una milla casi en la misma direccion con unos Islotes como á $\frac{1}{4}$ de milla de ella.

Este Cabo es muy facil de conocer viniendo del E. por una alta montaña con picos: hay una gran quebrada, y siguen 3 casi redondas, la pri-

mera mas baxa que las otras. La punta que baña el mar tiene al O 27° N. un Islote con restinga, y al N N O. de él un peñasco, que dista 2 cables del Cabo.

Doblado se ve en la Costa del N. otro muy notable con una hendidura; y mas al mar un gran peñasco. Su figura ha movido á todos los navegantes á llamarle en su respectivo idioma Cabo Tajado. Entre los dos hay 5 leguas en direccion de O 27° N. y la Costa hace arco para el N E. conteniendo várias Bahías y Ensenadas.

La primera despues de Cabo Quade, que se nombro de Barceló, está llena de Islas, y una tan grande, que la divide en dos. No se ha hecho un prolixo exâmen, porque desde luego se conjeturó inferior á las ya reconocidas.

Sigue un fronton de mas de una milla, y luego la Bahía de Osorno, que es la segunda abra, contando desde Cabo Quade con mas de una milla de boca. Tiene una Isla cerca de su punta O. y otras dos mas fuera al O $\frac{1}{4}$ S O. con una saliente, que está al S. de la punta E. de la Bahía de Lángara, que sigue al O. y separada de la Costa como $\frac{2}{3}$ de milla interna al N E. como una. Tiene 40 brazas de agua á un cable de distancia de la orilla, menos en la parte O. que hay de 10 á 20 por una restinga que sale, como lo manifiesta el cachiyullo. El fondo inutiliza el poco abrigo que le dan al S O. las Islas.

Despues de un frontoncillo donde hay dos peñascos un cable separados de la Costa, sigue, como se ha dicho, la Bahía de Lángara con un Islote enmedio de su boca y dos peñascos al E. de él: interna al N E. una milla escasa, y tiene de boca cerca de media: su fondo es de 10 á 12 brazas piedra, y es mas abrigada que la anterior.

Sigue despues de una milla larga con una Ensenada chica enmedio, que se llamó de Bobadilla, el ancon de Posadas en figura de un ángulo agudo con el vértice para dentro de la Costa: interna bastante al N E.: su boca tendrá como $\frac{1}{4}$ de milla: se puede reconocer la Bahía por un cerro muy alto, agudo y escarpado que tiene en su punta O. y visto desde el S E. se descubre otro aun mas elevado. El primero dice Wallis que se parece á la cabeza de un Leon, y que por eso llamó á esta pequeña Bahía Ansa del Leon; pero á la verdad no se notó tal semejanza: tiene mucha agua y el fondo, en muchas partes cascajo, no es tan malo como el de las antecedentes, y se podrá estar al abrigo de los vientos desde el O S O. al N. y S E. con una ó dos embarcaciones: agua se puede hacer en el fondo de una Ensenadilla; pero no se halla leña alguna.

Al doblar la punta O. de la Bahía de Posadas se halla la de Arce con algunos Islotes en su fondo y con dos brazas al N E. de $\frac{1}{2}$ milla cada uno de extension: su fondo de 6 á 17 brazas piedra: su boca $\frac{1}{2}$ milla en la direccion O N O. E S E.

Una milla escasa al O N O. de esta Bahía está la de Flores, que es muy pequeña y abierta: tiene de 6 á 20 brazas piedra y cascajo, y en su fin un riachuelo de muy buena agua.

Sigue la Costa una milla al N O $\frac{1}{4}$ al O. y despues vuelve mas para el N. la distancia de otra, en cuyo intermedio hay una mala Ensenada hasta la punta E. de la Bahía de Villena pequeña, muy desabrigada, y su fondo de 15 á 20 brazas piedra; y al S E. de un Islote próxîmo á su punta O. sale una restinga con poco fondo, que se dexa conocer por el cachiyullo. Tiene esta Bahía dos Ensenadillas en su fondo, formadas por una punta que

sale enmedio, y un arroyo que cae por la quebrada de una montaña.

Doblada la punta O. de esta Bahía está la de Guirior, que interna al N. mas de una legua, con cerca de 2 millas de boca: su punta O. la forma Cabo Tajado, que puede servir para su reconocimiento. Hay un Islote y vários pedruscos, y despues dos Ensenadas en su Costa O. formadas por dos puntas con fondo de 15 á 30 brazas piedra. Enfrente de la segunda punta sale otra de la Costa E. que forman una angostura y un Puerto con un rio considerable en su fondo, que cae al mar de alguna altura, y causa bastante ruido, formando en la direccion de dicha segunda punta un canal de fango, donde puede darse fondo por 20 á 26 brazas; pero separándose de esta direccion se vuelve á hallar piedra. La dificultad de penetrar en esta Bahía hace despreciable la ventaja de este fondeadero, que solo se deberá tomar con un viento forzado del S. al S O. que se podrá quedar al abrigo en el Puerto.

Para entrar en él se deberá dar el resguardo de un cable á dicha segunda punta por una restinga que sale. Tambien hay un baxo con muy poca agua poco ántes de llegar á la angostura que forma el Puerto: la mancha de cachiyullo que hay encima podrá servir para evitarlo, que estando sobre ella queda la punta E. del Puerto al S 8° E. y la O. al S 12° O.

De la punta O. de la Isla de Carlos III. á la E. de la de Ulloa, que sigue formando la Costa S. del Estrecho, habrá como 2 millas: tiene esta punta un Islote proxîmo al E.: como á media milla de él al S. hay un ancladero por un banco de arena, y de 12 á 30 brazas de fondo, que hay á la parte del E. de la Isla: llamóse el fondea-

Descripcion de la Costa S. correspondiente.

dero de Morales, y podrá elegirse para evitar el pasar la noche á la vela, porque el Estrecho llega á angostarse por aquí como una milla por los Islotes que se ha dicho hay en la Costa del N.

De la punta E. de la Isla de Ulloa hasta la de S. David corre en esta direccion como una, quedando próxîma al O. la pequeña Bahía de Zapiain con fondo de 12 á 30 brazas piedra: interna muy poco al O. y á la parte del E. tiene un Islote.

De la punta de S. David á la O. de la Isla de Ulloa hay tres leguas en la misma direccion del O N O. y la Costa hace en el médio algun saco para el S O. que se empieza á formar hurtando la Costa al O 5° S. una milla hasta la punta E. de la Bahía de Rider, y hay en el médio un monte alto y redondo, que termina la Costa, tajado al mar como con un aplomo, y como trabajado á cincel, segun lo liso y terso, siendo en su frente tan jaspeado de blanco, que se distingue por todas partes á larga distancia, y es la mancha que asignamos por marca para la entrada á la Bahía de Cisneros, y por ser tan notable y por su figura se llamó el Morrion: á larga distancia se proyecta su sima por otras montañas mas altas, que tiene detras; pero la gran mancha blanca queda siempre á la vista.

La Bahía de Rider está muy abrigada de los vientos temibles por entrar una milla larga al S. O. y tener la boca poco mas de media; pero tiene tanta profundidad que no se halla fondo con 40 brazas aun á un cable de la Costa.

Sigue despues ésta una milla inclinándose hácia el N. hasta la punta E. de la pequeña Bahía de Butler, rodeada toda de Islotes y escollos, y solo para evitar el peligro de estar á la vela en esta

angostura pudo obligar á Wallis á elegir este fondeadero, que con razon encomienda en su relacion que se evite. A su entrada tiene 12 brazas piedra, á lo que parece por una restinga que sale de un Islote que tiene en ella; pero despues aumenta el fondo hasta 30 brazas, siempre piedra. La boca de esta Bahía está al S S O. del Cabo Quade.

Sigue despues al O. la Ensenada de Cárdenas de la misma especie que la anterior, algo mas chica, y en su continuacion la Bahía de Mantilla mas limpia; pero tambien chica y bastante abierta: su fondo piedra de 25 á 30 brazas.

Despues á $\frac{1}{2}$ milla está la de Great Musell al O S O 5° S. de Cabo Quade, mucho mas abrigada que las anteriores, porque interna mas: su fondo el mismo.

Al N O $\frac{1}{4}$ N. de ésta se halla á $\frac{1}{2}$ milla la Bahía de Mesa, que es muy grande, é interna mucho al S O; pero tiene tanto fondo, que á un cable de la orilla O. no baxa de 50 brazas: tiene en su fin una mancha blanca en figura de un escudo de armas en la misma Costa y próxîma al agua, que viéndose desde fuera puede servir para su reconocimiento.

Doblada la punta O. de esta Bahía está la de Blanco, abierta, de fondo piedra, y tan hondable que á un cable de la orilla O. se hallan 30 brazas.

Doblada la punta O. de la Isla de Ulloa se halla otra Isla, que prolongándose con el fronton O. de ella y estrechándose la distancia al S. forma una Bahía con un canalizo angosto en su fondo, que se llamo de Villegas: tiene de fondo de 30 á 40 brazas piedra: una embarcacion que no quiera perder de su camino, ó exponerse á

pasar á la vela una noche en el Estrecho podria internarse algo en esta Bahía, amarrándose á los árboles, y quedar muy abrigada. Esta circunstancia, atendiendo á las nulidades de algunos de los puestos anteriores, es de consideracion, pues en ellos no queda ni aun el recurso de dar codera, ni amarrarse á los árboles por ser mucha su extension.

Despues de esta Isla hay una boca muy ancha, que segun manifiestan las montañas, es un canal que va para el S E. al princípio, y despues vuelve para el S O.: las montañas que parecen lo forman están tan blancas y cubiertas de nieve, que han movido á nombrarle el canal de la nieve.

Pasado hay en la Costa dos Bahías formadas en un abra por una Isla. La E. es la que Wallis llamó de Swallow, nombre de la Corveta que estuvo en ella fondeada: tiene en su boca 3 Islas y un peñasco, y está á mas de esto sembrada de cachiyullo, que sirve de guia para libertarse de algunos baxos que tiene en su boca; pero dentro se está muy abrigado de todos los vientos: el fondo es de 40 á 16 brazas piedra y por partes fango.

Esta Bahía está al S. de Cabo Tajado, y para reconocerla puede servir una cascada, que se distingue bien en la medianía de un monte que hay en el fondo, y al O. de él dos montañas, que se elevan sobre las demas: la sima de la del E. es aguda, y la de la O. redonda.

La Bahía O. que se llamó de la Condesa, está toda llena de Islotes y peñascos, y el canal por donde se comunica con la de Swallow es muy estrecho.

Sigue al N O. la Bahía de Stuardo con un Islote y muchas manchas de cachiyullo, indício de

los muchos baxos que hay; pero donde no está esta yerba hay bastante agua. Aun la mejor canal es estrecha y tortuosa, su fondo de 12 á 16 brazas piedra: en el fondo hay una Isleta, que forma dos canalizos estrechos que conducen á un Puerto de dos cables de extension: el del E. es mas profundo y tendrá de 15 á 20 brazas de ancho, dentro del Puerto al E. hay de 6 á 9 fango; pero inclinándose al S. del Islote sale de éste una restinga medio cable de su direccion al O. el fondo es piedra.

Seria necesario vencer sumas dificultades y peligros para situarse con seguridad dentro de este Puertecillo. Los dos cerros altos de que acabamos de hablar están en su fondo.

Sigue la Costa al O N O. como una milla hasta una punta notable por un chichon que tiene en la parte que baxa al mar, y despues vuelve al O $\frac{1}{4}$ N O. 2 millas hasta una gran boca, que entra mas de una legua al S. y despues parece cambia al S S O.: tiene en su Costa O. una montaña tan cubierta de nieve, que aunque por aquí es tan abundante, se distingue por la mucha cantidad. Sarmiento llamó á esta boca canal de mucha nieve.

De la descripcion se infiere inmediatamente la derrota: la Costa del S. es mas límpia, sus puertos abrigados de los vientos reynantes: la del N. llena de Islotes por partes, sus Puertos expuestos á los vientos, con que solo las circunstancias son las que pueden decidir á tomar partido. Las distancias de una á otra Costa son várias; pero en los límites de 1 á 3 leguas. Derrota.

Luego que se monta el Cabo Quade aparece el Estrecho con el aspecto mas horrible: altas montañas por ambas Costas, quebradas, despedazadas

y despobladas de árboles de su mitad para arriba: secos por lo general, y muy raros los de la mitad para abaxo y pura nieve, aunque mas abundante por la Costa del Fuego. Los Puertos no suministran mucha leña, solo el agua es abundante, y en muchos los mejillones y lapas.

Las mareas no son considerables, y suben y baxan de 3 á 6 pies.

Luego que se dobla Cabo Quade se descubre la que con propiedad se llama Calle larga, y se ve terminada en la Costa del S. por la Punta de S. Ildefonso, llamada así por Sarmiento, y por los Ingleses Cabo Monday (Lunes). En la del N. se manifiestan dos Cabos muy considerables, el Tajado de que se ha hablado, y el que los Ingleses llaman de Buckley, y es la punta E. del canal de este nombre, que es el último de la Costa del N. Entre estos hay otro tambien notable.

El Cabo Quade visto á la parte del N. y O. á distancia de 3 á 7 leguas, se presenta como un Morro separado de la Costa alta.

Descripcion de Cabo Tajado hasta la boca occidental del Estrecho.

Del Cabo Tajado á la punta E. del canal de Buckley corre el canal grande al N O $\frac{1}{4}$ O. con corta diferencia 23 millas. Como todos los viageros que han practicado este Estrecho, han elegido con razon la Costa del S., la del N. ha sido muy poco reconocida. Sarmiento pone en ella al N E. de Puerto Angosto, que se expresará despues, un Puerto y playa parda con una Isla en su boca: lo vió de léjos navegando próxîmo á la Costa del S.

Costa del S.

En ésta en la punta O. del canal de mucha nieve hay una Bahía muy pequeña, formada por una Isla, que está como 2 cables separada de la Costa: su fondo de 15 á 20 brazas piedra y cascajo: la boca que tiene al O. es la mas grande, la otra es un canalizo, que se llamó de Acevedo.

Una legua al O N O. sigue un ancon que vió Sarmiento, y média, continuando la Costa, hay una gran Ensenada con una Isla grande á la boca, que entra mas de 2 leguas al O S O. Sarmiento la llamó Abra. Dentro de ella la tierra es baxa y amogotada.

A las 2 leguas y 3 de la Punta de S. Ildefonso está la Bahía de Pispot, donde fondeó Biron en 25 brazas cerca de una Isla que hay en su fondo: es acantilada, pues á poco que garro quedo en 50: en esta situacion las puntas que la forman le demoraban al N N O. y E $\frac{1}{4}$ N E. y la Isla al O N O 5° N.

Hay en esta Bahía un banco donde se puede dar fondo en 14 brazas; pero es tan chico, que dando otro cable al E. quedará en 45.

En el fondo se halla una darsena, que á su entrada tiene 3 $\frac{1}{2}$ brazas de agua; pero dentro hay 10 en baxa mar, y pueden quedar en ella 7 navíos al abrigo de todos vientos.

Siguiendo la Costa al N O $\frac{1}{4}$ al O. está una Bahía, donde Biron fondeó por 40 brazas, buen fondo. Parece es la misma en que estuvo Sarmiento y llamó Puerto Angosto: surgió en 22 brazas fondo límpio, muy cerca de la Costa.

De ésta á la Punta de S. Ildefonso hay 7 millas, y esta parte es la O. de una Bahía donde Biron fondeó dos veces: la primera dexándola al N N O. media milla, y la E. al N $\frac{1}{4}$ N E. medio cable de la orilla mas cercana, que era una Isla baxa entre el Navío y la Costa. La segunda, quedando la Punta al N O $\frac{1}{4}$ O. por 18 brazas. Pueden estar en esta Bahía dos ó tres Navíos de línea, el fondeadero es seguro y el fondo excelente.

Del canal de Mucha nieve á la Punta de S. Ildefonso habrá 6 $\frac{1}{2}$ leguas en la direccion del N O $\frac{1}{4}$ O.

Desde la Punta de S. Ildefonso al Cabo Upright hace la Costa un arco: distan 11 millas en una direccion poco mas al N. La Costa está partida por canalizos, y al E S E. del Cabo dos millas está la Bahia de su nombre: tiene de boca cerca de 2 millas: interna al S. y tiene un canal profundo en su fondo, que puede servir para reconocerla. De la punta O. sigue un fronton E. O. una milla, despues una boca de 1 ½ terminada al N. y O. por la Punta de S. Ildefonso. La Costa del E. es una Isla grande colocada en una grande abra. Esta Bahía parece la de Santa Mónica, donde Sarmiento estuvo fondeado por 20 á 22 brazas arena. Media milla al S. de la punta O. de esta Bahía hay tres Islotes colocados casi E. O. con una restinga que sale del último al O. El fondeadero es entre la punta y los Islotes mas próximos á ella, y dexando las de la Bahía al N N O. y E ¼ N E. se estará en 18 brazas de agua, que aumenta de aquí á los Islotes, y disminuye al N. hasta 12. Hay en esta Bahía mucha agua, poca leña y una provision regular de pastos y marisco.

Del Cabo Upright al de Pilares hay cerca de 12 leguas en la direccion del E 28° S. y O 28° N: la Costa está despedazada por canales y Ensenadas, de las que se darán todas las noticias que se han podido combinar, estudiando los viageros; pero sin lisonjearse de que sean claras, ni precisas en un laberinto de tantas confusiones y objetos como se presentan.

Pasado el Cabo Upright hay un canal hácia el S. que vuelve despues algo al S E.: su boca está toda llena de Islas é Islotes, que salen al mar, aun fuera de la direccion de la Costa: enmedio de ellas está la Bahía de las Islas terminada al E. por el Continente, ó por mejor decir por una de

las Islas grandes del Archipiélago del Fuego : dentro se está con seguridad ; pero la entrada y salida son muy expuestas.

Biron dió fondo en una Bahía 4 leguas al O N O. del Cabo Upright por fondo de 20 brazas, no muy bueno ; pero estaba abrigado de todos los vientos , y con el mismo fondo en otra tambien muy buena al O N O. de la anterior 2 ½ leguas.

El mismo dice que el Bote del Tamar halló muchos fondeaderos excelentes en la Costa del S. desde la Bahía del Cabo Upright hasta 3 leguas al E. del Cabo Pilares. Uno seria las de Tuyday (Martes) que Nargourough coloca 4 leguas al O. de la boca O. del Estrecho , y que segun Sarmiento parece la que este llamó de nuestra Señora de la Candelaria. El primero dice , que en esta excelente Bahía puede estar una Esquadra con un fondo muy bueno y abrigado de los vientos peligrosos.

La que Wallis llamó del Delfin está tambien en este intermedio. En el Plano general del Estrecho , edicion de París de 1774 , en 4.° mayor, por Hawkesworth , está 13 millas al E S E. al Cabo Pilares ; pero en el particular que hay de esta Bahía está colocada , á lo que parece , la flor de Lis al S.

La primera boca que ofrece Bahía ó fondeadero , despues del Cabo Pilares para el O. 2 leguas de el y en la que fondeó Carteret , despues de su separacion de Wallis , parece combinadas las descripciones , que es la que Sarmiento llamó Puerto de la Misericordia. La punta O. de ella es muy facil de reconocer ; porque es tajada perpendicularmente al mar , como una pared : tiene 3 Islotes dos cables de su boca , y dentro de ellos hay una buena abra con un fondeadero de 25 á

30 brazas lama suelta. El paso entre las Islas no excede de 30 brazas de ancho, y en lo interior el fondo de 16 á 18; pero fuera es mucho mayor. Carteret tenia un ancla en 17 y la otra en 45, y entre ellas muchas rompientes y peñascos; pero aunque trabajaron mucho los cables los halló sanos al meterlos. Las puntas de la Bahía corren E. O. y la tierra es alta por todo alrededor de ella y del abra. Habiendo experimentado una corriente constante para dentro, no dudó Carteret tuviese alguna comunicacion con el mar del S. del Cabo Deseado. El Master del Delfin interno 4 millas en el abra con el Bote, y juzgó no distaba mas que otro tanto del mar del S. pero Carteret dice: Ví siempre una entrada ancha al S S O.: el desembocadero es bueno por todas partes, y se puede hacer facilmente leña y agua. Tambien hay mejillones y patos en abundancia.

Sigue el Cabo Pilares, que es el S. y O. del Estrecho, que está en los 52° 45′ de latitud S. y en longitud de 68° 49′ O. de Cadiz. El célebre Cook, que reconoció y colocó la boca O. del Estrecho, lo coloca en su Plano 24′ mas al E. diferencia no muy considerable, no pasando en este paralelo de 4 leguas. Al S 50° O. la distancia de 2 está el Cabo Deseado, y en todo este espacio hay muchos Islotes llamados los Apóstoles. A O S O. del Cabo Deseado hay muchos pedruscos, que salen 7 millas, llamados por Narbouroug los Jueces, donde el mar rompe con furia y se eleva en altas montañas, y de Cabo Deseado vuelve la Costa al S S E.

Costa del N. Doblado el Cabo de Buckley entra el canal de este nombre para el O. y es el que dice Sarmiento va á raiz de la cordillera nevada á desembocar en el canal de S. Geronimo: tiene este Cabo á su O N O. una Isla, que Sarmiento nom-

bró de Santa Ana, y dice ser punta en remate de la Ensenada que los Indios llaman de Xualtegua, y está enfrente del Puerto de Santa Mónica en la Costa del S.

La que se va descubriendo hace un grande arco hasta el Cabo de la Providencia, que es muy alto y tajado al mar, y dista del Cabo Buckley 16 millas al N O $\frac{1}{4}$ O. y 3 leguas al N. del Cabo Upright: entre ellos pone Wallis una buena Bahía 4 millas largas al N E. del Cabo de la Providencia con 15 á 30 brazas arena y conchuela, con una Isla al O. que es la que la forma. Para entrar convendrá costear la Costa E. del Cabo de la Providencia. Toda esta gran Ensenada de 16 millas está sembrada de Islas, y algunas salen á la gran canal, dexándola el ancho de 3 leguas.

Del Cabo de la Providencia al de Tamar hay 3 $\frac{1}{2}$ en la misma direccion, y la Costa hace otro arco, que interna sobre 2. Se hallan en esta extension dos buenos surgideros abrigados por la Costa de Cabo Tamar: el uno en la E. del Cabo, y el otro 4 millas al N O. del de la Providencia. El que manifiesta el Plano está 2 al N E. del Cabo Tamar, y es una excelente Bahía; pero su entrada sumamente dificil por haber una cordillera de restingas bastante distantes de la Costa, que dexan un paso muy estrecho. Sigue la cordillera al S O. hasta darse la mano con muchos escollos, que hay en la parte del E. del Cabo Tamar.

Wallis dice, que 4 millas al O. de él hay un buen surgidero.

De este Cabo al Victoria, que es el N. y O. del Estrecho, y está en latitud S. de 52° 18′ $\frac{1}{2}$, y en longitud de 69° 11′ O. de Cadiz hay la distancia de 14 leguas en la direccion del N O $\frac{1}{4}$ O. Tres y media al N O. del primero hay una canal

ancha, que va la vuelta del N.; y al O. de ella, siguiendo la Costa por el espacio de 4 leguas largas, muchas Islas, algunas muy separadas. La principal y mas saliente, que los Ingleses llaman de West-Minster Hall, por la semejanza que tiene con este edificio de Lóndres desde léjos, está al S E. de Cabo Pilares.

Despues sigue la Costa sin nada notable hasta el Cabo Victoria, que está 9 leguas al N. del Cabo Deseado. La derrota es despues del Cabo Tajado no dexar la Costa del S. que es limpia, y sus Puertos abrigados de los vientos temibles. Las dos Costas están formadas por montañas negras y altas, mas de la parte del S. cubiertas sus simas de una nieve eterna, y del aspecto mas lúgubre y horrendo.

Derrota.

Las corrientes son muy irregulares, y de la Punta de S. Ildefonso para el O. mas violentas. Biron las experimentó constantes por el E. por el espacio de 4 y 5 dias: las Nodales las hallaron fuertes para el O. de suerte, que parece que los vientos alteran las mareas del mismo modo que en la boca E. como se dixo.

El Estrecho se va ensanchando desde la punta de S. Ildefonso de 4 á 9 leguas: en su boca O. se ven quatro Islotes, llamados los Evangelistas, y por los Ingleses las Islas de la Direccion. Tres de ellos son rasos y parejos, y el quarto bastante distante de los otros tiene la figura de un haz de heno visto desde el E.

El Cabo Pilares es una tierra muy alta, ó mas bien un conjunto de peñascos: dos terminan su sima en figuras de torres inclinadas al N O. Los Evangelistas están al N O $\frac{1}{4}$ N. de este Cabo, y al S S O. del de la Victoria.

Para desembocar el Estrecho es mejor pasar

al S. de ellos, y así en qualquiera accidente se podrá volver á embocar; pero tambien se puede hacer por la banda del N.

En la Coleccion de Viages del Señor Hawkesworth se halla la siguiente nota: La Costa Patagónica desde los 50 ½° hasta los 48 de latitud S. corre N. S. Está formada por Islas, entre las quales se hallan las que Sharp llama del Duque de York, y las coloca muy fuera de la Costa; pero si hubiera muchas en dicha situacion es imposible que el navío Delfin en sus dos viages, mandado por Biron y Wallis, y la Swllaw por Carteret, no las hubiesen visto, por haber navegado por el mismo Meridiano en que las supone.

Mr. de Bougainville dice, que si la Carta que D. Jorge Juan y D. Antonio Ulloa dan de la Costa O. de la América del S. fuera exâcta, hubiera encontrado la tierra, porque los vientos que reynan del O. no le permitieron alejarse de ella. " Estos Oficiales (añade) hacen correr la Costa de „Cabo Corso á Chiloe N E. S O. por conjeturas „que creyeron fundadas: por fortuna esta correc„cion poco agradable á los navegantes, que des„pues de haber desembocado el Estrecho procu„ran ganar al N. con vientos constantemente va„riables del S O. al N O. merece otra. El Caballero „Juan Narbouroug, despues de haber salido del „Estrecho de Magallanes en 1669, corrió la Costa „dicha, costeando las Ensenadas y recodos hasta „el rio de Baldivia, donde entró. Dice en estos „mismos términos, que la derrota del Cabo De„seado á Baldivia es al N 5° E. Esto es mas se„guro, que las conjeturas de D. Jorge y D. An„tonio: si nó fuese así la derrota que hicimos por „precision, nos hubiera llevado sobre tierra."
Hasta aquí Mr. de Bougainville.

Lo que se señala en dicha Carta, dándolo por muy probable es, que la Costa desde el rio sin fondo al S. de Chiloe hasta la Isla de la Campana corre N E. S O. y en una nota que ponen en ella dicen, que convienen con todos los demas: que de esta Isla para el S. la Costa corre N. S. en cuyo caso no se seguiria ser mas peligrosa la navegacion despues de desembocar el Estrecho; pero no hay duda, que en la descripcion de los fundamentos de la Carta conjeturan igualmente, que la Costa debe hurtar al S E. ó algo mas al E, desde la Isla de la Campana.

Por las quatro derrotas de Biron, Wallis, Carteret y Bougainville se infiere, que esta última conjetura no es exâcta. El principal fundamento de ella es la pérdida del Piloto Diego Gallegos en un estero, que llamó del Purgatorio, donde varó de improviso, considerándose aun muy léjos de la Costa, y la del navío Wager de la Esquadra del Comodoro Andson, que dió igualmente sobre la Costa despues de haber reconocido á Cabo Victoria, y quando se creia aun 80 leguas de ella, no siendo dable (añaden) hubiese contraido este error en 5° grados de latitud. Pero nada se dice de circunstanciado de la primera embarcacion, y por lo que hace á la segunda pudo ser, que para su descargo aumentase algo el Capitan David Cheap el error que su estima pudo haber contraido en ganar estos 5° de latitud, en los quales navegando no muy léjos de una Costa llena de bocas y canales pudo contraer considerables diferencias para el E. y así estos casos son de muy poco peso para oponerlos á las quatro derrotas, que de acuerdo con las notícias del Señor Narbouroug, y en mucha parte con los reconocimientos y navegacion de nuestro insigne Sarmiento en esta parte de Costa

Patagónica verifican de algun modo el arrumbamiento establecido.

No obstante seria muy útil se hiciera un reconocimiento para quitar los rezelos que resultan de esta duda, y poder dirigir con toda satisfaccion y regularidad nuestras derrotas, determinándose por ahora, que el concurrir la longitud que se da á la boca occidental del Estrecho con la de Cook en un grado asegura su posesion; y en estos términos la de la Costa occidental Patagónica merece que en nuestras navegaciones á la mar del S. se haga atencion á quanto se ha expresado en este párrafo, que se concluirá aconsejando que de todos modos al desembocar el Estrecho se debe ceñir el viento todo lo posible para grangear quanto ántes 70 á 80 leguas al O. de la boca.

TABLA

DE LOS RUMBOS Y DISTANCIAS

DE LOS PUERTOS DEL ESTRECHO

QUE DETERMINAN LA DERROTA.

Del Cabo de las Vírgenes á la Punta de Miera es el rumbo y la distancia.	S. 34°	O....	07,2
De ésta al Cabo de Posesion. . . .	N. 75	O....	17,9
De éste á la Punta de S. Patrício.	S. 69	O....	17,0
De ésta á la de Barranca.	S. 40	O....	06,0
De ésta á Cabo S. Gregorio.	S. 69	O....	20,3
De ésta á la de nuestra Señora de Gracia.	S. 70	O....	12,3
De ésta á la de S. Silvestre.	S. 34	O....	10,7
De ésta á Cabo Negro. . ., ...	S. 43	O....	08,4
De éste á Punta Arenas.	S. 12	O....	05,4
De ésta á la de Santa María. . . .	S. 19	O....	16,3
De ésta á la de Peñas.	S. 14	E....	13,3
De la de ésta á Punta Ana.	S. 11	E....	05,0
De ésta á Cabo S. Isidro.	S. 20	O....	09,6
De éste á la punta S E. de la Isla de Córdoba y Ramos. . .	S. 50	O....	06,6
De ésta á Cabo Forward.	S. 65	O....	10,3
De éste al Holandes.	N. 60	O....	17,2
De éste á Cabo Galan.	N. 63	O....	16,7
De éste al Puerto que está 2 millas al S. de Punta Pasages.	N. 59	O....	12,3
De ésta á la Punta N. y S. de la Isla de Carlos III.	N. 69	O....	12,3
De ésta á la de S. David.	N. 88	O....	07,3
De ésta á la del Chincon.	N. 60	O....	18,4

De ésta á la de S. Isidro.......	N. 55	O....	23,7
De ésta á Cabo Upright.......	N. 60	O....	11,0
Del Cabo al de Pilares........	N. 62	O....	35,0
Suma de las millas....			320,2

Tiene el Estrecho con todos sus rodeos 107 leguas no cabales de largo. Todos los Viageros anteriores le dan de 12 á 16 de mas; pero aunque el célebre Cook no lo pasó notó este exceso por la diferencia de longitud que observó de su boca O. del Estrecho de Maire, y la de éste tomada del Viage de Anson á la del Cabo de las Vírgenes.

RESOLUCION DEL PROBLEMA

SOBRE LA NAVEGACION

QUE SE DEBE PREFERIR

PARA LA MAR DEL S.

Despues de todo lo referido antecedentemente y de la exâcta descripcion del Estrecho, seria agraviar la inteligencia de qualquier Marino empeñarse en demostrar, que no debe emprenderse esta navegacion, ni aun en tiempo de Verano, única estacion en que debe intentarse el paso á la mar del S.: verlo abandonado por los Españoles, Franceses, Holandeses, é Ingleses, que es decir por todas las Naciones marítimas que lo han registrado; que en 268 años corridos desde su descubrimiento aun no llegan á 30 las quillas que con seguridad se sepa han arado sus aguas, estando todas tantas veces próxîmas á no salir de ellas; que esto ha sucedido á embarcaciones de las Marinas Reales dispuestas de proposito, determinadas á arrostrar á los peligros por la gloria de vencerlos; pero escogiendo de antemano los médios mas exquisitos para conseguirlo: todo junto prueba con evidencia, que seria una temeridad elegirlo para paso del S. á todo buque, y con mucha mas razon á los Mercantes, que siendo de peores calidades, no tan bien acondicionados, y con tanta ménos tripulacion, seria quasi cierta la desgracia total de la mayor parte

Bougainville no obstante dice: "A pesar de las „dificultades que hemos experimentado, yo acon-

„sejaré siempre, que se prefiera el Estrecho al „Cabo de Hornos desde el mes de Septiembre hasta „fines de Marzo. En los otros meses, quando las „noches son de 16, 17 y 18 horas, tomaria el par„tido de pasar por la mar ancha." Tambien Biron dice: "Las dificultades y peligros que hemos ex„perimentado en el Estrecho podrian persuadir, „que no es prudente tentar este paso, y que los „navíos para ir á la mar del S. deberian montar „todos el Cabo de Hornos. Yo no soy de modo „alguno de esta opinion. Hay una estacion en la „qual no solo un navío, sino una esquadra pue„de en tres semanas atravesar el Estrecho, y para „aprovecharse de esta estacion favorable conviene „embocarle en el mes de Diciembre."

A pesar de estos respetables votos creemos preferible el de los hermanos Nodales, que aseguran, "que el camino descubierto por el mar libre es „mas facil y de ménos riesgo, que el que descubrió „Fernando de Magallanes."

Así lo juzgan hoy dia otros Ingleses (buenos Jueces en la materia) pues se lee en la Introduccion al tercer Viage del famoso Cook: "Si los co„nocimientos que nos han dado (habla de Biron, „Wallis y Carteret) sobre cada parte de este célebre „Estrecho no le hacen apreciable á los navegantes „para en lo succesivo, debiéndose temer el ex„ponerse á los trabajos y tropiezos de un labe„rinto conocido ya por una fuente inagotable de „peligros y dilaciones, &c." pero la mejor prueba de esta verdad son estos mismos riesgos que han pasado, y que leidos por qualquier Marino no podrán ménos de maravillarse del voto de los que apoyan esta navegacion, porque son una conseqüencia forzosa de la exâcta descripcion dada anteriormente: ¿ni qué otra cosa puede esperarse de

navegar 107 leguas con vientos contrarios y violentos por parages estrechos y peligrosos? Otros la han creido ventajosa volviendo á establecer la Colonia de Sarmiento, en la que encontrándose los navíos con prácticos del Estrecho, cesen mucho de los riesgos de la navegacion; pero los rigores del clima, que no pudieron resistir aquellos Españoles, ni aun los Holandeses que han invernado en el Estrecho, el mucho costo de su manutencion, son consideraciones muy poderosas: de suerte, que la razon y la experiencia se unen para determinar que se abandone la navegacion del Estrecho de Magallanes.

Contra la otra que queda al mar del S. que es la del Cabo de Hornos, milita el grave inconveniente que se ha experimentado hasta aquí de la mortandad de las tripulaciones, que es el único motivo de desecharla Biron y Bougainville; y como ésta parece se evitaria por el Estrecho, en el que se mantienen sanas y robustas por los refrescos y antiescorbúticos que proporciona, esta consideracion, que debe ser la primera de todas, vuelve á hacer recomendable el Magallanes. ¿Pero no habria médio de conservar la salud al equipage por el Cabo de Hornos? Hayle en efecto; y es ademas de un delicado esmero en la bondad de los víveres y en la limpieza del buque, la precision de una arribada. ¿Podráse empero verificar ésta sin los inconvenientes del tanto monta, que ocasiona qualquiera que se haga á nuestros Puertos de América? Para no dexar incompleto este párrafo se propondrá un Puerto de arribada sin contra alguna, y próximo á los mares, en que la navegacion por el Cabo de Hornos empieza á ser dura y rigurosa.

La Bahía del Buensuceso en el Estrecho de

Maire es la que se presenta como muy adequada á este fin. Tal es la descripcion que da de ella el Capitan Cook, á la que acompaña su Plano. La Bahía del Buensuceso, cuya latitud es de 54° 46′ S. y su longitud 59° 20′ occidental de Cadiz está en la medianía de la Costa O. del Estrecho de Maire con corta diferencia: se descubre inmediatamente que se entra en el Estrecho por el N.: tiene una punta al S. que se puede reconocer por una abra, que se dexa ver en la tierra como una gran rada, que va desde el mar á lo interior. La entrada de la Bahía tiene media legua de ancho, y sus puntas estan en la direccion N N E. S S O. é interna al O N O. como dos y media millas: el ancladero es seguro en toda ella por buen fondo de 10 á 7 brazas, y ofrece abundante provision de leña y agua. La pleamar es de las 4 á las 5, y sube el agua de 5 á 6 pies; pero el fluxo dura dos ó tres horas mas en el Estrecho que en la Bahía, y en la menguante, que es para el N. lleva la corriente fuerza dupla de la de la creciente.

Para embocar el Estrecho de Maire convendrá atracar la Costa del Fuego al N. de él quanto ántes se pueda, y baraxándola despues no puede dexar de encontrarse la boca del Estrecho. Si el viento es demasiado violento del O. se aguardará á que ceda al abrigo de la Tierra del Fuego, por no empeñarse en la Costa E. del Estrecho, y costeando despues su parte occidental, se cogerá facilmente la Bahía del Buensuceso. Para adelantar la navegacion convendrá salir de ella con vientos no muy fuertes del N O. y navegar muy cerca de la Costa hasta donde permita el viento, siguiendo despues la bordada del S. y no empeñándose en seguir cerca de la Costa, por-

que en sus inmediaciones las corrientes hácia el E. son violentas; ni tampoco en ganar demasiado al O. para lo que pueden servir útilmente los adelantamientos que tenemos en observar la longitud, acordándose no obstante de lo que se lleva dicho sobre la posicion de la Costa occidental Patagónica.

Tambien parece puede servir para el mismo objeto el Puerto de Año nuevo, situado en la Costa N. de la Isla de los Estados, sin exponerse á pasar el Estrecho de Maire. Se puede reconocer por una Isla que tiene 4 millas al N. de su boca con otras tres algo distantes de ella al S E. Dexando al N. la mas E. de la primera, y dirigiéndose al S. se irá directamente al Puerto, que se reconocerá por algunos Islotes que tiene á su boca. El Capitan Cook estuvo fondeado una milla al S. de esta Isla por 20 brazas: dentro del Puerto el fondo es de arena y lama de 50 á 10 brazas: sus Costas estan cubiertas de leña, que ofrecen una facil provision: la del agua lo es igualmente.

La mejor entrada al Puerto es por el canal al E. de los Islotes: es menester gobernar al S O. y despues por grados hasta el O. hácia cuya direccion interna el Puerto como dos millas, teniendo de ancho sobre una.

Si alguna parte del terreno próximo á este Puerto es á propósito para la cria de ganados, seria ventajoso trasladar á él parte del que hay en Maluinas, y aun aquel establecimiento, y podrian aquí con mucha ventaja reponerse los navíos que hacen la navegacion al mar del S. No habria que remitir á esta nueva Colonia la provision de leña, que dentro de muy poco sera necesario hacerlo á la de Maluinas, por irse aca-

bando la retama que llaman Bruyera, y que es precisa para encender el carbon de tierra ó raices, ó turba que en ella se consume; y poniendo algunas perchas de depósito, tendria este recurso la embarcacion, que al montar el Cabo de Hornos padeciese alguna avería, como la pérdida de una verga, &c. sin verse en la precision de ahora de arribar á Montevideo, y retardar un año su viage.

Como la Bahía del Buensuceso es tan desabrigada de los vientos del S E. al N E. y estos suelen reynar con violencia en tiempo de Invierno, no se puede elegir para este objeto, pues estos establecimientos no es prudencia exîstan sin una embarcacion, que sirva de recurso en qualquier accidente. En la Darsena que hay en la Costa S. del Puerto de Año nuevo puede estar con toda seguridad la de la Colonia. Pero la arribada á la Bahía del Buensuceso tiene la preferencia de que se saldrá de un punto mas ventajoso, porque la navegacion de la de Año nuevo debe ser por el E. de la Isla de los Estados, y así con la pérdida de 16 á 17 leguas.

Saliendo las tripulaciones frescas y vigorosas de una ú otra de estas estaciones, y con abundante provision de leña y agua, se hallarán en estado de resistir los trabajos que resultan del sistema actual, segun la constante experiencia, y que tampoco se evitarian á emprender el del Estrecho de Magallanes.

EXPLICACION

Y

FUNDAMENTOS DE LA CARTA

DE LA AMÉRICA MERIDIONAL.

Para la inteligencia de lo que se ha expresado en el párrafo anterior y para lo que servirá en los sucesivos, que comprehenderán un extracto de todas las navegaciones al Magallanes, ha parecido conducente poner la Carta de la parte S. de la América Meridional desde los 47° de latitud hasta su extremo. Las Cartas exáctas es uno de los principales frutos de los adelantamientos de las Ciencias Geográficas y Náuticas; y aunque la que se presenta en este Viage, siguiendo el exemplo de los nuestros y de los Extrangeros de crédito, no tiene el grado de precision con que se construyen actualmente las de la Península por órden de S. M. podemos asegurar que es la de mas confianza de las publicadas hasta el dia de aquellas remotas orillas, y que se debe usar con preferencia hasta tanto que se logren de nuestros dominios Americanos Cartas tan circunstanciadas como las que se disfrutan de los de Europa.

Para construir la presente se ha colocado el Estrecho de Magallanes segun los resultados de las operaciones de esta última Expedicion: la parte exterior de la Tierra del Fuego del Estrecho de Maire para el O. se ha copiado de una Carta igual, que da el célebre Cook en las láminas de su segundo Viage, por haber reconocido este pedazo

de Costa , bien que por la diferente colocacion de la boca occidental del Magallanes quedan en esta Carta 24′ mas al O. : diferencia no muy considerable respecto al método de las determinaciones, si se dirige la derrota por observaciones lunares, y se ha preferido la posicion que se le da , porque no constando que los establecimientos de Cook en aquella parte fuesen por rigurosas observaciones Astronómicas , la posicion que se les asigna precisa á tomar en la navegacion aquel mayor resguardo , como es conveniente en los casos de duda.

La parte occidental de la Costa Patagónica de los $49^{\circ} \frac{1}{4}$ á los $53^{\circ} \frac{3}{4}$ de latitud se ha trazado por la relacion de nuestro célebre Sarmiento : parece que el canal N N O. S S E. que reconoció desde el monte que llamó de la Oracion , no puede ir á parar á otra parte , que á la gran boca que hay dentro del Estrecho á 11 leguas al S E. de Cabo Victoria , y si se liga así la Carta correrá la Costa Patagónica al N. de este Cabo hasta el de Santa Isabel , que marcó desde el monte S. Jusepe. En efecto en esta direccion se ha visto al princípio de ella , y se podrá facilmente combinar la derrota que hizo Sarmiento desde la salida del brazo de la Concepcion hasta la boca occidental del Estrecho de Magallanes. El Cabo de Santa Lucia será un punto saliente , y así parece lo da á entender en su relacion , que dice estando cerca de la expresada boca : "Y reconoció Pedro Sarmiento, ,,que el Cabo de Santa Lucia le quedaba la vuelta ,,del N. 18 leguas" * , y esto se verifica á corta diferencia en esta Carta.

(*) Habla de leguas de $17 \frac{1}{2}$ al grado , que hacen $20 \frac{4}{7}$ de las marinas.

Para arreglar los reconocimientos de Sarmiento despues de colocar los puntos por sus rumbos y distancias estimadas, se eligieron por exes la observacion de latitud hecha con tres Astrolabios en el Puerto del Rosario, y la de las Peñas de altura al N. de la Ensenada de la Oracion : se dividió el Meridiano y respectivamente el paralelo, y quedaron las distancias algo mas cortas, y las dos observaciones de latitud hechas en el canal de S. Blas y Roca partida un quarto de grado mas al S. Esto no es extraño por la falta de exâctitud en el Instrumento y Tablas de que se servian, y así la latitud observada de la Isleta de Enmedio es por el contrario 12′ menor, que la que por este medio resulta, y parece prudente, tanto porque de otro modo se reducirian demasiado las distancias estimadas, como porque al entrar en el Estrecho de Magallanes le quedaria el Cabo de Santa Lucia de 28 á 29 leguas marítimas al N. y aun en nuestro sistema le queda de 22 á 23. Lo dificil que es entender unas notícias tan obscuras por la falta de ortografia, y tosco y antiquado estilo, lo podrá verificar qualquiera que se tome el trabajo de exâminarlas, pues á veces son incombinables.

Si alguna embarcacion se hallase empeñada en esta parte de Costa tiene el recurso de entrarse por el brazo de la Concepcion y tomar el Puerto Bermejo, que es excelente, ó bien por el Golfo de la Santísima Trinidad y tomar el Puerto del Rosario : para el primero se atracará la Isla Grande ó Costa del O. y se entrará por el S. de la Isleta que hay en la boca del Puerto.

De la boca del Golfo de la Trinidad para el N. se ha corrido la Costa al N ¼ N E. como marcó Sarmiento, y conviene con la notícia del

Señor Narbouroug, y aun se ha tenido presente la conjetura del Señor D. Antonio de Ulloa, cuyas razones pueden consultarse.

Tambien se ha copiado de la Carta expresada del Capitan Cook la Costa oriental Patagónica, respecto á estar construida por las mismas notícias modernas de los Viageros Ingleses, corrigiéndolas con las de los nuestros, y aumentando algunas sondas.

Para la Costa de la Tierra del Fuego desde el Cabo del Espiritu Santo hasta el Estrecho de Maire se han tenido presentes las notícias de los Capitanes Nodales, y el pedazo de Costa del primer viage del Capitan Cook desde el Cabo que llamaron aquellos de Santa Ines hasta el de S. Vicente.

La distancia de las Islas Maluinas á la Costa se ha determinado como Cook por las travesías hechas por el Comodoro Biron del Estrecho de Magallanes á ellos, y de ellas al Puerto Deseado, que son el médio mas exâcto que hasta ahora hay; pero al considerarlas se notó, que su Carta les daba demasiada extension E. O.; y procurando exâminar la causa se halló, que estan copiadas del Plano que levantó el Capitan Marc Bride hácia el año de 1767, que pone Biron en la relacion de su Viage alrededor del mundo, que como no es esférico tiene solo el tronco del Meridiano, y parece que el que le graduó el paralelo para trasladarles á la Carta esférica, se equivocó, é hizo los grados de longitud mucho menores que los correspondientes; pues incluyendo los dos grados de latitud desde los 51 á los 53, tres grados y quarto de longitud, les corresponde baxo este respecto $3^{\circ}\ 28'$ de diferencia en longitud, y en la Carta del Capitan Cook se extienden $5^{\circ}\ 14'\frac{1}{4}$, de

que resultó variarse los arrumbamientos médios al trasladarlos á una Carta bien graduada, quedando mas E. O. de lo que debian.

En las Maluinas de la Carta presente ha parecido corregir el Plano del Capitan Marc Bride con los reconocimientos que despues se han hecho, dexándoles los nombres que tenemos establecidos.

Segun esta posicion resulta la distancia de las Maluinas á la Costa como 15 leguas mayor que la que les establece la Carta de Mr. Bellin; pero esto se halla acorde con las notas de Mr. Giraudais. Habia observado este Viagero, que la Fragata el Aguila, tanto á la ida de las Maluinas al Estrecho, como á la vuelta habia encontrado en su estima 18 leguas de mas distancia: hizo despues el mismo viage en la Urca Estrella, y halló á la ida 22 leguas de mas distancia, y 35 á la vuelta, de donde concluye que hay á lo menos 20 leguas mas que las que asigna la Carta.

Como estas travesías son de ida y vuelta no se puede atribuir la diferencia á una corriente constante por exemplo al E.: pues aunque en el viage de Maluinas al Estrecho haria parecer la distancia mayor que la verdadera, en el del Estrecho á las Maluinas la indicaria menor. Solo en el caso de que en las seis travesías expresadas la corriente hubiera sido siempre contraria á la derrota se verificaria resultar una distancia mayor que la verdadera; pero no hay razon alguna para suponer tal combinacion; pues aunque la Carta de Bellin exprese menor distancia no es por resultados de unos datos preferibles á los antecedentes, ni aun acaso tan buenos.

Finalmente se han aumentado los Planos de la Bahía de Buensuceso y Puerto de Año nuevo, de

que se ha tratado, y el de la Bahía de la Soledad de las Islas Maluinas, respecto á exîstir en ella nuestra Colonia y Establecimiento.

PARTE SEGUNDA.

§. I.

Noticia de las Expediciones al Magallanes desde su descubrimiento.

Curiosidades que dan las Escrituras antiguas quando hay paciencia para leerlas, que es menester no poca. Ortiz de Zúñiga *Anales de Sevilla, lib.2. año 1260. pág. 90.*

Antecedentes del descubrimiento del Estrecho.

Obligado Portugal por su situacion Geográfica
y Política á buscar su engrandecimiento por el
comercio y la navegacion, habia conseguido pro-
tegiéndolos decididamente é imitando á los Espa-
ñoles que volvian ya á freqüentar las Canarias (1) 1344.
proporcionarse un tráfico muy ventajoso á esfuer-
zos de sus expertos Marinos, que descubriendo
las Islas adyacentes al Africa, y montando suce-
sivamente en el espacio de casi setenta años todos
los Cabos notables de su Costa occidental, llega-
ron á avistar el de su extremo Sur, que se deno- 1486.
minó de Buena Esperanza (2).

(1) Gomara *Historia general de las Indias, cap.223. pag.98. edicion de Zaragoza de* 1554. Viera y Clavijo *Historia de las Canarias, tom.*1. *pag.*268. *á* 284.

(2) Da Asia de João de Barros *decada* 1. *lib.*1. *cap.*2. 3. *y* 4. 7. 9. *y* 13. *y lib.*3. *cap.*3. *y* 4. *desde el fol.*16. *al* 181. *edic. de Lisboa de* 1778. *The History of America. by William Robertson, tom.* 1. *lib.* 1. *pag.* 39. *hasta* 55. *edic. de Cork* 1778. *Introduction à l' Histoire des Voyages, traducida del Ingles por Mr Prevost. hasta fin del cap.*2. *pag.* 17. *edic. de París de* 1746.

Este descubrimiento hizo á los Lusitanos fixar sus miras mercantiles, cerciorándose que una vez doblado les era facil la navegacion directa á las Indias del Oriente, y procurarse por sí mismos las aromas, especerías y drogas que antes por rodeos y complicados viages de tierra y mar recibia toda la Europa de los Genoveses y Venecianos (1). A esta gran empresa se preparaban quando uno de los muchos aventureros que la fama de las Expediciones anteriores habia domiciliado en Portugal se presentó con el proyecto de una nueva derrota para las Indias.

El Genovés Christobal Colomb adornado de una Teórica superior á todos los de su edad y necesaria para dar valor á la práctica, lleno de experiencias propias, combinando las de los contemporaneos, repasando las autoridades y conjeturas ciertas ó dudosas de los antiguos, y deduciendo de princípios falsos conseqüencias legítimas, llegó á impresionarse de que el vasto continente de las Indias (cuyos dilatados límites hácia Oriente no eran conocidos) estaba no muy distante de las Islas nuevamente descubiertas al O. de Africa, y que cinglando por este rumbo, se iría á las Indias sin el largo y penoso viage del Cabo de Buena Esperanza, cuyas tormentas y riesgos que tanto trabajaron á Bartolomé Diaz, su primer descubridor, arredraban á los mas intrépidos Marinos y á los mas codiciosos de las preciosidades orientales (2). Los que habian de adoptar y patrocinar

(1) Barros. *dec.* 1. *lib.* 8. *cap.*1. *pag.* 174. Gomara *cap.* 107. *fol.*48. *b.* Argensola *Historia de las Molucas*, *lib.* 1 *pag.* 12. *edic. de Madrid de* 1609. *Discorso notabile sopra varii Viaggi per le quali sono state condotte fino à tempi nostri le specierie.* Ramusio *fol* 409. *b. edic. de* 1554.

(2) Barros. *ib.*

este sistema no tan hábiles como su Autor, y justamente ocupados en perfeccionar el camino casi sabido, que aunque escabroso prometia mejor éxîto que otro enteramente nuevo y no tentado de alguien, creyeron, no sin disculpa, quimérico el Plan y Colomb, que habia sido despreciado por sus compatriotas, no fué oido por los Portugueses (1).

Tal repulsa dió á Castilla este gran hombre,
y el haber salido al fin á verificar sus juicios la
dió la América. Aunque en su primer viage reco- 12 de Octu-
noció las principales Islas de las Antillas, otras bre 1492.
fundadas conjeturas y otras equivocaciones le con-
firmaron en que estaban inmediatas á un vasto
continente, que segun su dictamen, era el de la
India, principal objeto de sus Expediciones. Pre- 22 de Nov.
tendió demostrarlo en su segunda navegacion; pe- 1493.
ro aunque aumentó el número de las nuevas Islas,
no lo consiguió hasta el tercer viage, que varian-
do de rumbos y peligros, tomó varias veces tierra 30 de Mayo
en el Continente hácia Pária y Cumaná; siguiola 1498.
hasta el Cabo de Vela, y con este nuevo descu-
brimiento se dirigió á la Isla Española (2). Re-
petidas Expediciones de otros Marinos que for-

(1) El Capitan Gonzalo Fernandez de Oviedo, Cronista de las cosas de Indias en su general y natural Historia, *part.*1. *lib.*2. *cap.*4. *fol.* 4. *b. edic. de Salamanca de* 1547. Herrera *dec.* 1. *lib.*1. *cap* 8. *edic. de Madrid de* 1730. *Da Asia de Barros. dec.*1. *lib.*3. *cap.*11. *pag.* 245. Joannis Petri Maffei Bergomasis *Historiarum Indiarum*, *lib.* 1. *cap.* 17. *edic. Lugduni* 1587.

(2) *De Orbe novo Petri Martyris Angleriæ*, *dec.* 1. *pag.* 3. *y cap.*2. *pag.*14. *cap.*3. *pag.* 29. *y cap.*6. *pag* 62. Parisiis apud Guillelmum Avorai 1587. Oviedo *lib.* 2. *cap.* 5. *y* 8. *fol.* 5. *y* 10. *b. y lib.*3. *cap.*3. *fol.* 23. Herrera *dec.*1. *lib.*1. *cap.* 9. *pag.* 14. *cap.*13. *pag.*21. *lib.*2. *cap.*6. *pag.*44. *lib.*3. *cap.*9. *pag.*78. Gomara *cap.* 16. *fol.* 8. *cap.* 20. *fol.* 10. *cap.* 21. *fol.* 10. *b. cap.*48. *tit.*19. *cap.*84. *fol* 37.

mados en los buques de Colomb siguieron su exemplo dieron á conocer mas y mas el nuevo continente (1) y desengañaron á su descubridor, que no hacia parte de las primitivas Indias; pero á esta idea substituyó otra no menos feliz, conjeturando que la costa descubierta tendria en la parte occidental otra bañada por un Océano, que daria facil tránsito á las Indias Orientales. Con tan grande esperanza y deseoso de encontrar este paso, que uniendo ambas mares facilitase tan suspirada navegacion, emprendió su quarto viage dirigiéndose al Ismo de Darien, en donde conjeturaba, no sin razones, que esta comunicacion deberia hallarse: proyecto de que iba tan poseido, que despreciando la notícia que le daban los naturales de Honduras de abundancia de oro hácia el Setentrion, cingló al Mediodia reconociendo toda la costa, desde el Cabo de Gracias á Dios hasta Puerto Bello, sin haber podido internarse ni seguir por una complicacion de desgracias que
20 de Mayo 1506. le obligaron á volver á España, donde acabó su gloriosa carrera, dexando á la posteridad un nombre eterno (2).

Los Portugueses entretanto habian realizado su gran viage á las Indias Orientales por el Cabo de Buena Esperanza, que montó el primero Basco de

(1) Petri Martyris *decad.* 1 *cap* 8. *pag.* 74. *& seqq. & cap.* 9. *pag.* 81. *& seqq.* Gomara *cap.* 85. *fol.* 38. Herrera *dec.* 1. *lib.* 4. *cap.* 1. *pag.* 97. *cap.* 5. *pag.* 105. *cap.* 6. *pag.* 106. *cap.* 7. *pag.* 108. *y cap.* 11. *pag.* 116.

(2) El Cura de los Palacios cap. 131. fol. 213. del MSS. de la Academia de la Historia. *Historie del Signor D. Fernando Colombo, cap.* 108. *pag.* 485. *edicio de Venezia de* 1676. Petri Martyris *dec.* 3. *cap.* 4. *pag.* 206. *& seqq.* Oviedo *lib.* 3. *cap.* 7. *fol.* 27. *b.* Herrera *dec.* 1. *lib.* 5. *cap.* 2. *pag.* 125. *cap.* 5. *pag.* 130. *lib.* 6. *cap.* 1. *pag.* 145. *y cap.* 15. *pag.* 167. Gomara *cap.* 24. *y* 25. *fol.* 10. *b. y* 11.

Gama (1) regresando felizmente ; lo que unido á la rica Flota que de ellas habia conducido Pedro Alvarez Cabral (2), eran poderosos estímulos para que los Castellanos no dexasen sepultado con Colomb su lisonjero designio de encontrar un nuevo Océano y una comunicacion al S. para este lucroso comercio. Con estas miras emprendieron Juan Diaz de Solís y Vicente Yañez Pinson, que ya habian hecho descubrimientos al N. un viage á la parte opuesta, que se extendió hasta los 1509.
40° de latitud meridional, sin otro éxito que conocer algo mas la dilatada extension de la América (3). Mas venturoso fué Basco Nuñez de Balboa, pues arrostrando á todas las fatigas que se opusieron á su camino para atravesar el Ismo de Darien, descubrió el primero la gran mar del Sur, 15 de Sept.
comprobando una de las sospechas de Colomb, y 1513.
creyendo siempre como él que las notícias del opulento pais, que le señalaban hácia el E. á una regular distancia, eran al fin las tantas veces buscadas Indias del Oriente (4).

Reconocido el mar del S. solo restaba hallar su comunicacion con el del N. para cumplir todo el sistema del gran Colomb. Fernando el Católico se aplicó á esto con eficacia equipando dos navíos, cuyo mando confió al acreditado Marino Juan Diaz de Solís, el qual costeando la América Meridional

(1) *Da Asia de Joano de Barros*, *dec.*1. *lib.*4. *cap.*2. *al* 11. *pag.*276. *á* 372.

(2) *Histoire general des Voyages*, *tom.* 1. *lib.* 1. *cap.*4. *pag.* 21. *y cap.*5. *pag.*53. Barros *dec.* 1. *lib.*5. *los* 9. *cap. primeros desde pag.*378. *á* 463.

(3) Herrera *lib.*6. *cap.*17. *pag.*170.

(4) Petri Martyris *decad.* 3. *cap.*1. *pag.* 182. Gomara *cap.* 60. *fol.*25. *b. y cap.*62. *fol.* 27. Herrera *dec.* 1. *lib.*9. *cap.* 13. *pag.* 254. *lib.*10. *cap.*10. *pag.*263.

1 de Enero 1515. tocó en el rio *Janeyro*, y mas al Mediodia embocó en uno que creyó el apetecido canal, y que era el rio de la Plata, donde en un desembarco fué muerto y devorado por los naturales, de lo que horrorizados sus compañeros sin pasar adelante regresaron á España (1).

No menos ilustres hechos y de frutos mas inmediatos executaban los Lusitanos en la India, acreditando su poder con las hazañas de los esclarecidos Francisco de Almeyda y Alfonso de Alburquerque. Uno de los que se distinguieron baxo sus órdenes fué Fernando de Magallanes, apellido ya acostumbrado á darse á estimar y aun á obtener mandos de buques y Esquadras Portuguesas (2), pagando esta honra con lograr en Asia y Africa en el lecho del honor una muerte gloriosa (3). Este Fernando destinado por la Providencia para realizar el gran plan de Colomb se habia criado en servicio de la Reyna Doña Leonor, y despues pasó al del Rey D. Manuel (4): fué á la India en 1505 con su primer Virrey D. Francisco de Almeyda (5), y una de las acciones que le empezaron á grangear mas crédito, y honra fué el acierto con que contuvo por muchos dias y hasta que la socorrieron á la tripulacion de una nao, que yendo de Conchi á Portugal naufragó en los Baxos de Padua. El motivo de

(1) Angleriæ *decad.*3. *cap.* 10. *pag.* 275. Herr. *dec.* 1. *lib.* 9. *cap.* 13. *fol.* 254. Gomara *cap.* 89. *fol.* 39. *b.* *y dec.* 2. *lib.* 10. *pag.* 11.

(2) Barros. *dec.*1. *lib.*9. *cap.*6. *pag.*363. *y* 365. *y dec.*2.*lib.* 1. *cap.*2. *pag.*34. *lib.*2. *cap.*7. *pag.*181. *y lib.*3. *cap* 3. *pag.* 255. *y cap.*5. *pag.*297.

(3) *Dec.* 2. *lib.*2. *cap.*8. *pag.*193. *y lib.* 3. *cap.* 9. *pag.* 341.

(4) *Dec.* 1. *lib.* 10. *cap.* 6. *pag.* 433.

(5) Argensola *Historia de las Molucas*, *lib.* 1. *pag.* 6.

quedarse en ella fué mucho mas noble; pues instándole el Capitan á que se salvasen en una embarcion menor, pero reusando salvar tambien á un amigo de Magallanes, que no era hombre de tanta cuenta como él, escogió quedarse antes á perecer en su compañía que abandonarle (1). Se halló con Diego Lopez en la primera Expedicion contra Malaca, y por su esfuerzo y diligencia salvó la vida á su compañero Juan Serrano, consolidando una amistad que duró lo que ellos (2). Fué tambien uno de los tres destinados al descubrimiento de las Molucas que verificó su compañero Serrano; pero estos y otros hechos no fueron recomendados por Alfonso de Alburquerque que tanto estimaba el valor. Siguió Magallanes empleando el suyo, y estando en Azamor en una salida que se executó contra los Moros, fué herido de una lanzada, de que quedó algo cojo. De Quadrillero mayor en otra entrada volvió con ochocientos y noventa prisioneros y dos mil cabezas de ganado. Con tales servicios se presentó en la Corte de Portugal pidiendo por toda recompensa que se le aumentase medio cruzado al mes su moradia; pero el Rey D. Manuel tan declarado protector del mérito, lejos de reconocer estos de Magallanes, le mandó volviese á Azamor para justificarse de la mala versacion que se le atribuia del ganado cogido. Obedeció y regresó á Lisboa con los instrumentos mas auténticos de su inocencia, sin que sus pretensiones tuviesen éxîto mas feliz, antes sufrió el sonrojo de ver premiados á otros que habian tenido muy poca parte en las acciones de que él habia sido el Gefe (3). Resentido de

(1) *Dec.2. lib.4. cap.1. pag.375.*
(2) *Cap.3. pag.397. y cap.4. pag.417.*
(3) *Dec.3. lib.5. cap.8. pag.627.*

tan injusto proceder abandonó su patria, desnatu-
1517. ralizándose antes jurídicamente, y se presentó en Castilla acompañado de un Fidalgo llamado Ruy Falero, habil Cosmógrafo, y de otros Pilotos Portugueses (1) con el duplicado intento de demostrar, que las Islas de las Especerías de que intentaban apoderarse sus compatriotas se internaban tanto al Oriente, que entraban en la demarcacion Española (2), y de verificar la idea de Colomb de descubrir su paso á ellas al S. de la América. Para lo primero tenia cierta seguridad, pues mostraba las cartas que desde las Malucas le escribió su amigo Juan Serrano, que era el primero que se habia establecido allí, en donde afirmaba, que distaban aquellas Islas descubiertas por él mas de seiscientas leguas de Malaca; y para lo segundo se apoyaba con los raciocinios de Colomb y sus propias reflexiones hechas en sus viages y en su serio estudio ~~de la Cosmografía.~~ Así lo propuso primero á los Oficiales de la Casa de Contratacion de Sevilla y despues á la Corte (3), donde el gran Cardenal Cisneros le recibió graciosamente dándole grandes esperanzas, que venido el Rey D. Carlos de Flandes serian muy bien despachados (4) (*).

(1) Oviedo *part.* 2. *lib.* 2. *cap.* 1. *fol.*5. Herr. *dec.* 2. *lib.* 2. *pag.*19. *á pag.*52. Barros *ib.*

(2) Barr. *ib.* Descripcion de las Islas Filipinas por el P. Francisco Colin Jesuita, *part.* 1. *lib.* 1. *cap.* 22. *pag.* 134. *edic. de Madrid de* 1663. Pigafeta *Navigacioni & Viagi di Ramusio, primo volum. fol.* 403. *de la editione di Venezia de* 1554.

(3) Petri Martyris *dec.*5. *cap.*7. *pag.*378.

(4) Oviedo *lib.* 17. *cap.* 19. *y* 20. *fol.* 146. *y* 147. *b.* Gomara *cap.*49. *fol.*19. *b. y cap.*91. *fol.*46.

(*) En diversos tiempos y por varios AA. se ha pretendido desposeer al Almirante Colomb del honor del primer des-

Tales fueron los antecedentes de la venida de Magallanes á España; pero parece que no podia ser en ocasion menos oportuna, pues ademas de los grandes cuidados que la ocupaban con la elec-

cubrimiento de la América, atribuyéndolo, ó al Andaluz Alonso Sanchez de Huelva, ó al Vizcayno Andelouza, ó al Portugues Vicente Diaz ú á otro anónimo. En una Memoria leida por D. Ramon de Guevara en 7 de Setiembre de 1777 á la Real Academia de la Historia se desvanecen todas estas infundadas opiniones con el testimonio de los escritores coetaneos Pedro Martyr de Angleria, Andres de Bernaldes, conocido por el Cura de los Palacios, Gonzalo Fernandez de Oviedo y D. Fernando Colomb, hijo del Almirante, y con el voto de los dos corifeos de la Historia de América Antonio Herrera y Robertson. Estas autoridades, otras muy inmediatas á aquella Era, diversas notícias del tiempo y los mas fuertes argumentos de congruencia, al paso que el posterior orígen, las inverosimilitudes y gravísimas dificultades que sufren cada uno de los particulares dictámenes contrarios refutados con solidez en la citada Memoria, dexan elevada al grado de una verdad histórica moralmente cierta la de ser Colomb el primer descubridor del Nuevo Mundo. Ahora en otra Memoria dirigida á la Sociedad de Filadelfia por Mr. Otto (*Transactions of the American Philosophical Society Held at Philadelphia, volume II. n. 35. page 263. Memoir upon the Discovery of America* 1786.) se vuelve á revivir la opinion de menos séquito que atribuye á un Aleman de Nuremberg, llamado Martin Behem, no solo el primer descubrimiento de las Azores y gran parte de la Costa de Africa, sino del Continente de América y con especialidad el del Estrecho de Magallanes. Para una novedad de tanta monta no se cita un solo contemporaneo ni Español ni Portugues, ni ningun clásico de otra edad, se trastorna toda la serie y narracion de los viages de unos y otros, se mienta solo al Inca Garcilaso Historiador de tan pocas notícias como crítica y posterior mucho mas de un siglo á estos sucesos, se fuerza su dictamen haciendo de Martin Behenira, Martin Behem (esto dado que exîsta el tal pasage de Garcilaso, que no se acota expresamente y que nosotros no hemos podido hallar en sus Incas del Perú) y se reducen las principales pruebas á unos documentos sacados de los Archivos de Nuremberg, que quando esten extracta-

cion del Rey Carlos por Emperador, era la época en que las primeras notícias del Imperio Mexicano llevaban la atencion hácia el N. de la América (1) y las del rico Perú las fixaban hácia el

tados con mas fidelidad que el Garcilaso, padecen las mayores objeciones y no consta de modo alguno su autenticidad. Quando goce la luz pública la Memoria de Guevara se conocerán los irrefragables fundamentos de ser Colomb el primero que descubrió el Continente, y no Behem ni algun otro, razones que cobran aun mayor vigor acerca del Magallanes. La misma navegacion de éste muestra no tuvo rumbo seguro sacado de notícia positiva, sí solo conjeturas probables hijas de su estudio y de las tentativas anteriores. Las Historias Portuguesas que citarémos, que con tantas apariencias de razon se muestran preocupadas contra Magallanes, son unos Jueces irrecusables y ellas solas bastan a favor de su descubrimiento, sin ser necesario entrar en mayor discusion sobre la Memoria de Mr. Otto harto poco meditada, menos apoyada y que abraza opiniones muy raras en todo su contexto. El mismo Camoens hace varias veces mencion del descubrimiento de su compatriota, sin olvidar las circunstancias que á su parecer le anublan la gloria.

Nem das Boreas ondas, ao Estreito
que mostrou o agravado Lusitano.

Canto 2. octava 55.

Mas he tambem razaõ que no Ponente
d' hum Lusitano hum feito indavejais
que de seu Rey mostrandose agravado
Caminho ha de facer nunca cuidado

Ao longo desta costa que tereis
irá buscando á parte mais remota
o Magalhães, no feito con verdade
Portuguez, porèm naõ na lealdade.

Canto 10. oct. 138. y 140.

Si una buena causa puede perder con una mala defensa, demasiado perjudicaría á la de Magallanes la frivola é insubstancial antimemoria que contra la de Mr. Otto insertó en la primera parte del Memorial Literario de Julio de 1788. pag 365. D. Eloy Just, Mur y Zevello.

(1) Oviedo *part.* 2. *lib.* 2. *cap.* 1. *fol.* 5. *b.* Barros *el cap.* 8. *citado*, *pag.*629.

Mediodia, esperando con fundamento lograr en ambas Regiones el viage á las Molucas por el ya conocido mar del S. y mas probablemente desde los establecimientos de Guatemala y Panamá, agregándose á esto los desastres que habian experimentado los que anteriormente abrazaron el proyecto de Magallanes, á quien tambien desacreditaba el Rey de Portugal por medio de sus Embaxadores, al mismo tiempo que á él le hacia grandes partidos, todo para estorbar la empresa (1). Pero la Nacion entonces, emprendedora y activa qual ninguna, aprobó el Plan: el Consejo informó muy bien al Emperador (2) y este condecoró á sus autores con el Hábito de Santiago y título de Capitanes: hizo con ellos su contrata, y mandó aprontar en Sevilla cinco Caravelas. En los tres años que duró esta negociacion un exceso de estudio trastornó la cabeza á Ruy Farelo, dexando en el empeño á solo Magallanes (3), que ya se habia casado en Sevilla con una hija de Diego Barbosa Portugues y pariente suyo, Alcalde de las Atarazanas. Pronta la Esquadra y nombrado por Piloto mayor á Juan Serrano, Marino de créditos (4), montó el General la Nao Trinidad llevando consigo á Esteban Gomez, Portugues hecho Piloto del Rey, á Francisco Alvo Contramaestre (5) y en todo sesenta y dos hombres de equipage: del segundo buque nombrado S. Antonio era el Capitan Juan de Cartagena, Andrés de San Martin y Juan Rodriguez de Mafra, Pi-

(1) Oviedo *ib.*
(2) Gomera *ib.*
(3) Herrera cuenta esto de diverso modo; pero seguimos á los coetaneos.
(4) Oviedo *ib.*
(5) Calvo le llama Herrera y otras veces Alvo.

lotos del Rey, y en todos cincuenta y cinco de tripulacion: del tercer Navío dicho la Concepcion era el Capitan Gaspar de Quesada, el Maestre Juan Sebastian de Elcano, Juan Lopez de Caravallo Portugues hecho Piloto del Rey, y el total quarenta y quatro personas: de la quarta que se llamaba la Victoria era el Capitan Luis de Mendoza, el Piloto del Rey Basco Gallego, y en todo quarenta y cinco hombres; y de la Santiago, última Nao, era Capitan el Piloto mayor Juan Serrano, y llevaba treinta y un individuos, y el total se componia de 237 personas (1): de estos cinco buques dos eran de 130 toneladas, dos de 90, y uno de 60 (2), que quedaron del todo prontos á princípios de Agosto de 1519.

De este famoso viage, con que no tiene comparacion ninguno de los anteriores y que ocupa un lugar muy distinguido entre los que se han hecho á su imitacion, se conservan notícias muy circunstanciadas en AA. coetaneos, como en Pedro Martyr de Angleria, Milanés, primer Abad de la Jamayca, Cronista de los Reyes Catolicos, y Gonzalo Fernandez de Oviedo, tambien Cronista de las Indias, que conocieron á los que regresaron, y de ellos inquirieron quantos informes juzgaron convenientes para texer sus narraciones (3). Tambien se conservan impresos los

(1) MSS. entre las manos del A. que individualiza los nombres de todos; y es de notar, que no se encuentra en él el de Antonio Pigafeta; á menos que no sea el que se dice Antonio Lombardo entre los criados del Capitan y sobresalientes de la Nao Almiranta. En el número total concuerda este MSS. con el mismo Pigafeta en la edicion citada de Ramusio al cap. 1. fol 389. b. y con Oviedo lib. 20. cap. 1. fol. 5. b.

(2) Herr. *dec.* 2. *lib.* 4. *cap.* 3 *pag.* 101.

(3) Ramusio Autor de estos tiempos dice, que Pedro Martyr

extractos de las del Italiano Antonio Pigafeta, y de un Portugues compañero de Duarte Barbosa, cuñado de Magallanes, que fueron de esta Expedicion (1), y una carta muy prolixa de Ma-

de Angleria escribió ampliamente este viage de Orden del Emperador Carlos V. cuyo libro mandó imprimir en Roma, donde se quemó en el saco de 1527, sin que se sepa que nadie le haya visto ó leido. (*Discorso di Mr. Gio Batista Ramusio sopra el Viaggio fato dagli Spagnnoli in torno al mondo, fol.*382. *b. de la edicion expresada.*)

(1) Antonio Pigafeta, que sin carácter alguno hizo esta navegacion, á su regreso refiere él mismo que presentó al Emperador un libro de su mano, que contenia todos los acontecimientos del viage. Con otra copia se fué al Rey de Portugal: otra presentó en Francia á la Reyna Regente madre de Francisco I. y con otra se dirigió al Gran Maestre de Rodas Felipe Viliers, que acaso le valió la Cruz de S. Juan, con cuya Orden se condecora. La Regenta mandó á un Mr. le Febre traduxese este libro en Francés, y él le extractó en su traduccion. Este extracto, no el diario original como dice el Doctor Ortega en su resumen histórico de la navegacion de Magallanes, perdidas las otras copias fué el que cayó en las manos de Ramusio, y vuelto de nuevo al Italiano se incluyó en su coleccion desde el fol. 389. b. al 408. (Véase el Discurso antes citado, y este último fol.) Como Pigafeta no tenia de Marino mas que creer firmemente era San Telmo el que se mostraba baxo la forma de fuego fatuo en los temporales, se hubo de valer para lo náutico de los Pilotos, y en esto está bastante exâcto; pero tentado de incluir en su narracion cosas maravillosas, que seguramente no tomó de ellos, la llena toda de fábulas ridículas: conversaciones del diablo con los Patagones casi á su presencia: y otras sandeces de que se tratará mas adelante. Con todo es el Autor mas seguido por los escritores extraños, á lo que puede haber dado lugar la importancia que da á su persona en toda la relacion.

La narracion del Portugues compañero de Eduardo Barbosa parece un reducido epítome de su Diario. Ramusio que le coloca á continuacion de Pigafeta no dice como la adquirió; pero este Literato tenia correspondencia en España, y entonces no era tan dificil como ahora gozar de tales MSS.

xîmiliano Transilvano escrita en los dias del regreso de la Nave Victoria (1). De estas notícias originales se han servido quantos despues han escrito el primer descubrimiento del Magallanes (2);

(1) Esta carta está inserta en la coleccion de Ramusio desde el fol.383. b. al 389: consta de nueve capítulos: tiene por epígrafe *Epistola de Maximiliano Transilvano, Secretario de la Maestà dello Imperatore, scritta allo Illmo. y Rmo. Sign. il Sign. Cardinal Salzuburgense &c.* es una copia de todo lo que dice Pigafeta.

(2) No solo la *A compleat collection of Voyages and Travels by John Harris pag.*12: *l'Histoire general des Voyages* en el tom. 1. lib.1. cap.12. pag.126. donde hay un pequeño extracto de esta Expediciou lleno de equivocaciones: y otro tom. 10. lib.2. pag.331: la coleccion de los Viages de la Compañía Holandesa, tom.3. pag.45. y siguientes, edicion de Roüen de 1725. donde se halla otro de igual mérito: Mr. Bruzen de la Martiniere tom.2. de la *Introduccion á la Historia del Asia, del Africa y América*, pag. 395. edicion de Amsterdam de 1717: William Robertson *The History of America*, tom. 2. desde la pag. 129. á 132. y Guillaume Thomas Raynal *Histoire Filosofique & Critique des etablisements & du Commerce des Europeens dans les deux Indies*, tom.3. pag.59. y en siguientes de la edicion de 1781. que dan una ligerísima noticia de este viage; sino el mismo Gomara Autor casi contemporaneo en los cap. 92. hasta 98. desde el fol. 40. al 46. Maffei *Historiarum Indicarum*, lib.8. pag.172. á 175. Argensola *en su Historia de las Molucas*, lib. 1. pag.16. y siguientes, y en sus *Anales*, cap.57. y 79. Zurita tom.5. lib. 1. cap. 25. y 28. Mariana lib. 26. cap. 3. y Herrera en los capítulos que se citarán; aunque segun lo prolixo de su narracion parece vió otros diarios de los que pudo sacar muchas particularidades que no se encuentran en los que hemos visto y son harto inverosímiles. De éste principalmente y de tal qual autoridad de alguno de los anteriores se sirvió el Doctor D. Casimiro de Ortega en el *Resumen Histórico* que publicó de esta Expedicion, y de las mismas fuentes, con especialidad de Herrera, son tomadas las notícias de todos los Viageros modernos y demas multitud de obras que hablan del Magallanes, de que nombra muchos segun su costumbre de acinar citas el Solórzano *de Jure Indiarum* en varios números del cap.8. del lib. 1.

pero como ninguno de sus AA. era Marino de profesion, no tratan de los pormenores interesantes de navegacion tan nueva. Aunque todos los Pilotos Españoles que navegaban el Océano llevaban ya su diario circunstanciado, y hay memoria del que dexaron de este viage Sebastian de Elcano, y Andres de San Martin (1), de este cuyos papeles tuvo en Lisboa Juan de Barros no se conserva nada en el dia (2), ni en ningun Archivo ni Biblioteca se ha hallado hasta ahora el del Vizcayno Elcano, de modo, que se carecería para siempre de los acontecimientos náuticos á no haber tenido mejor fortuna el Diario de Francisco Alvo Contramaestre de la Almiranta, que volvió de Piloto en la Nao Victoria (3), que exîste en el Archivo general de Indias, cuya exâcta copia debemos á la amistad de un generoso literato. Valiéndonos de él y de las otras notícias originales, darémos un extracto de navegacion tan memorable.

I. Viage. Extracto de la Expedic. de Magallanes.

El primero de Agosto partieron de Sevilla (4) y el 27 de Septiembre de Sanlucar, haciendo rumbo á las Islas Canarias; se refrescaron en la de Tenerife y dieron la vela para las de Cabo-Verde dirigiéndose á la América en busca del Cabo

3 de Octubre 1519.

(1) El Capitan D. Francisco de Seixas y Lobera *Descripcion Geográfica y Derrotero de la Region Austral Magallanica, tit.*11. *fol.* 10. *edicion de Madrid de* 1690.

(2) El actual Cosmógrafo mayor de América D. Juan Bautista Muñoz estando en Lisboa continuando sus indagaciones literarias los buscó cuidadosamente, tanto en la Torre do Tombo, como en las demas Bibliotecas públicas y privadas de aquella Corte, sin haber logrado ni aun notícia de su paradero.

(3) Así lo afirma Herrera.

(4) Así lo afirman el Portugues y Pigafeta que fueron del viage, y Maxîmiliano Transilvano, á quien contradice sin razon Oviedo confundiendo esta con la salida de Sanlucar. Herrera se conforma con los primeros.

1519. de S. Agustin despues de haber estado muchos dias á la vista de las Costas de Guinea y de la Sierra Leona, viendo en el viage algunos peces y aves que no conocian: reconocieron la tierra y se estimaron á 27 leguas del Cabo que busca-
29 de Nov. ban (1): siguieron ordinariamente al S O. y es-
8 de Diciembre. tando segun su observacion en 19° 59′ reconocieron *tierras de playas planas* y entraron en la Ba-
9. hía de Santa Lucía: trataron con los Indios, y hasta el 27 de Diciembre no dieron la vela. Entretanto hizo Andres de S. Martin una observacion de longitud por las distancias y alturas de Júpiter y la Luna, tan inexâcta como fina para sus tiempos (2).

1520. Vista otra vez la Costa sondaron 12 brazas,
8 de Enero. y habiendo observado 35° estaban en el Cabo de
10. Santa María ya descubierto por Solís, donde á una montaña como un sombrero, llamaron *Montevidi*, y despues por corrupcion *Santovidio* (3): surgieron en 5 brazas, y hallando un rio muy grande, que era el de Solís (4), mandó Magallanes la Nao Santiago á ver si habia pasage. Tardó 15 dias, anduvo 25 leguas y traxo la no-

(1) Aquí empieza el Diario de Alvo. Transilvano cap. 2. Pigafeta cap. 1. El Portugues §. 1. y 2.

(2) Herr. *dec.*2.*lib.*4. *cap.*9. *pag.*104. Barr. *dec.*3.*lib.*5.*cap.*10. *pag.*657. ademas de esta pone otra de oposicion á la Luna y Venus: otra de la Luna y el Sol: un eclipse de éste y otra oposicion con la Luna, en varios tiempos y siempre para deducir la longitud: sobre esto pone muchas frases del Diario perdido y quan pesado era á S. Martin atribuir los malos resultados ni á las Tablas de Regio-Montano ni á sus observaciones, y concluye: "Y me mantengo en que *quod vidimus loquimur: quod audivimus testamur*, y que toque á quien tocare en el Almenak estan errados los movimientos celestes *sicuti experientia experti sumus.*"

(3) Ahora Monvideo.

(4) El Rio de la Plata.

tícia, que el Rio iba hácia el N. En este mismo 1520.
tiempo Magallanes con otras dos Naves siguió al S. y corrió la Costa otras 20 leguas, pues su intencion era recorrerla hasta que precisamente se terminase si antes no hallaba el Estrecho (1).
Acabados estos reconocimientos dió la vela y al 3 de Febrer.
otro dia fondo para tomar un agua á la Nao S. Antonio. Continuó barajando la Costa, y estando
en 33° 11′ segun su observacion, tocó repetidas 12.
veces en unos baxos la Victoria, aunque sin des-
calabro. En los 42° 30′ descubrieron una gran 24.
Bahía que llamaron de S. Matías: por si daba paso al otro mar la reconocieron: tenia de giro 50 leguas sin fondo hasta su fin, y esto en 80 brazas. Saliendo de ella y prolongando la Costa llegaron á la de S. Julian (2).

En este Puerto trataron por primera vez con 2 de Marzo.
los Patagones, tomando algunos que despues murieron. Los Capitanes de las tres Naves se conjuraron contra el Almirante con quien ya habian tenido algunas reyertas durante el viage, porque determinado á invernar allí habia acortado la racion. No habiendo podido tranquilizarlos hizo justicia de ellos: sosegó á los demas, y pasado lo
crudo del Invierno se echó mar afuera (3). 24 de Agost.

Un recio temporal del E. hizo dar en la Costa á la Nave de Juan Serrano salvándose su gente y cargamento. Con las 4 restantes entró en un rio
que llamó de Santa Cruz á 30 leguas de S. Julian 26.

(1) Oviedo *part.2. lib.20. cap 2. fol.13. b.*

(2) Hasta aquí todo del Diario MSS. de Alvo.

(3) Maxîmiliano cap.3. Pigafeta cap. 4. Este dice que impuso pena capital á Luis de Mendoza y á Gaspar Quesada; y que á Juan de Cartagena y á un Clérigo Portugues llamado Pedro Sanchez de Reyna dexó entre los Patagones. Lo mismo Barros *dec.3. lib.5. cap.9. pag.635.* y Gomara *ib.*

1520. donde se proveyeron de agua y leña; y esperando estacion mas benigna se detuvieron hasta 18 de Octubre (1).

Vueltos al mar siguieron costeando, y el dia de las Once mil Virgenes descubrieron un Cabo al que pusieron este nombre. La Nao Victoria vió en sus inmediaciones una abertura, que despues averiguada era un Estrecho: llamaron algunos por esto de la Victoria (2). Mandóles Magallanes que lo reconociesen prometiendo esperar 5 dias á las Naves. Salieron todas al reconocimiento, y una de que era Capitan Alvaro Mesquita sobrino del General, se vió obligada á desembocar por causa del refluxo: su Tripulacion mal contenta aprisionó al Capitan é hizo rumbo á España (3). De las dos restantes, una le traxo la nueva, que solo habia descubierto una gran Bahía rodeada de baxos y escollos; y la otra, que habiendo caminado tres dias sin embarazo, lo alto de las sierras de uno y otro lado, el excesivo fondo y sus observaciones sobre las mareas la inclinaban á asegurar

(1) MSS. de Alvo. Petri Martyris *dec.* 5. *cap.* 7. *pag.* 380. Oviedo *lib.*20. *cap.* 1. *fol.*7. Herr. *dec.* 2. *lib.* 4. *cap.* 10. *pag.* 103. *y lib.* 9. *cap.*12. *y* 13. *pag.*232. *y* 234.

(2) Relacion del Portugues.

(3) Habiendo hecho una escala en la Costa de Africa al cabo de ocho meses llegaron á España, donde dieron siniestros informes del General (Transilvano, Pigafeta y Oviedo *ib.*); pero Gomara (cap. 92. fol. 47. á quien sigue Herrera *dec.* 2. *lib.* 9. *cap.*15. *pag.* 237.) cuentan esto de otra manera, y disculpan á los de la Nave cargando al Piloto Gomez Portugues. Véase al mismo *dec.* 3. *lib.* 1. *cap.* 4. *pag.* 6. Barros dice que pasaron por Juan de Cartagena y el Clérigo que dexó Magallanes desterrado en el Puerto de S. Julian; pero no aclara si con efecto les encontraron y conduxeron á España. (*Dec.* 3. *lib.*5. *cap.* 9. *pag.*639.) Argensola lo afirma expresamente lib. 1. pag. 17.

que aquel era un Estrecho por el que se comu- 1520.
nicaban ambos mares.

Con esta notícia despues de haber esperado muchos mas dias de los que señaló á la Nave de Mesquita y consultando con los Comandan-
tes (1), embocó Magallanes con las tres restantes 6 de Nov.
el Estrecho de su nombre, y sin haber visto natural alguno ni mas que unos fuegos de una y otra banda, desemboco al otro mar al Cabo de 22 dias (2).

(1) Esta consulta y la respuesta de Andres de S. Martin las trae á la letra Barros, que las copió de los papeles de éste, y son dignísimas de leerse por lo que ilustran vários acontecimientos de esta navegacion. *Dec.* 3. *lib.* 5. *cap.* 9. *pag.* 141. *á* 146.

(2) Como en tanto que la coleccion de los viages Españoles goza la luz pública, no será ingrato oir la primera Descripcion que se hizo del Magallanes, copiarémos la del Diario de Alvo, que tambien podrá dar una idea del modo de escribirle.

„A los 21 (*de Octubre*) tomé el Sol en 52° á cinco leguas „de tierra, y allí se vió una abertura como Bahía, y tiene á la „entrada á la mano derecha una punta de arena muy larga; y „el Cabo que descubrimos antes de esta punta se llamó el Ca„bo de las Vírgenes, y la punta de arena está en 52° de al„titud y de longitud 52° $\frac{1}{2}$, y de la punta de arena á la otra „parte habrá otra de 5 leguas; y dentro de esta Bahía ha„llamos un estrecho que tendrá una legua de ancho, y de esta „boca á la punta de la arena se mira Leste Oeste; y de la par„te izquierda de la Bahía hace un grande ancon en el qual „hay muchos baxíos, mas como embocais teneos en la par„te del N. y como vos embocais el Estrecho irvos al Sudues„te por media canal; y como vos embocais guardaos de unas „baxas antes tres leguas de la boca, y despues de ellas halla„reis dos Isletas de arena y entonces hallareis el canal abierta: „irvos en ella á vuestro placer sin duda; y pasado este Estrecho „hallamos otra Bahía pequeña, y despues hallamos otro Estre„cho de la misma manera que el otro, y de una boca á otra corre „el Leste Oeste y lo angosto corre Nordeste Sudueste; y des„pues que desembocamos las dos bocas ó angosturas hallamos „una Bahía muy grande y hallamos unas Islas, y en ella sur„gimos y tomamos el Sol y nos hallamos en 52° $\frac{1}{3}$ y de allí

1520. Ya en el Pacífico (que así denominaron á
3 de Dic. aquella parte del mar del S. porque el tiempo
constantemente favorable les dexaba hacer cingla-
1521. duras de hasta 70 leguas) hicieron rumbo al N O.
24 de Enero. y estando en 16° 15′ S. vieron una Isleta aunque
frondosa deshabitada, en la que no hallaron fon-
4 de Febrero. do. Nombráronla San Pablo. En 11° 15′ hallaron
otra que por los muchos que mataron llamaron
de los Taburones. El 13 de Febrero cortaron la
6 de Marzo. equinocial, y en los 13° N. vieron otras Islas
pobladas de unos Indios tan inclinados á robar
quanto podian, que por eso llamaron de los La-
drones. Aquí socorrieron su extremada necesidad
de víveres (1), y continuando el rumbo dado
descubrieron un Archipiélago, que denominaron
de S. Lázaro, cuyo grupo de Islas corre O N O.
E S E. (2)

Navegaron entre ellas llevando Indios en Ca-
noas por Prácticos: formaron alianzas con mu-
7 de Abril. chos de sus Régulos: abrazaron algunos la Re-
ligion Christiana y prestaron obediencia al Em-
perador. Resistiéndose á executarlo el de la Isla
de Matan no distante de la de Zebut, donde es-

„venimos al Susueste y hallamos una punta á mano izquierda, „y de allí á la primera boca habrá obra de 30 leguas: despues „fuimos al Susueste obra de 20 leguas y allí tomamos el Sol, y „estábamos en 52° 1/3 y de allí volvimos al N. O. obra de 15 „leguas y allí surgimos en altura de 53°, y en este Estrecho hay „muchos ancones, y las sierras son muy altas y nevadas con „mucho arboledo, y despues fuimos al N O 1/4 O. y en este ca- „mino hay muchas Islas; y desembocando de este Estrecho „vuelve la Costa al N. y á la mano izquierda vimos un Cabo „con una Isla, y le pusimos nombre de Cabo Fermoso y Cabo „Deseado; y está en altura del mismo Cabo de las Vírgenes que „el primer embocamiento."

(1) *Pigafeta cap. 5.*

(2) *Todo esto del Diario MSS. de Alvo.*

taba Magallanes, fué á ella con 40 hombres (1); 1521.
pero recibidos por mas de tres mil hubieron de retirarse muerto al Piloto Andres de S. Martin y otros con gran pérdida, siendo la mayor la del mismo Magallanes, que peleando esforzadamente quedó muerto de muchas heridas (2) (*). 26 de Abril.

Los que habian permanecido en Zebut eligieron por sus Gefes al Piloto mayor Juan Serrano y al Portugues Duarte Barbosa. Uno de estos (3) maltrató á un esclavo de Magallanes que le servia de Intérprete, quien por vengarse lo malquistó con el Rey de la Isla, de suerte que en un falso convite hizo matar á 24 de los principales; y aunque Serrano fué llevado herido á la playa y rogaba con lágrimas que le rescatasen, temien- 1 de Mayo.
do los de las Naves, que rezelosos se habian puesto á la vela por direccion de Gonzalo Gomez de Espinosa alguna otra traicion, siguieron su rumbo abandonándole.

En la Isla inmediata de Buhol que está en 9° 30′, por la falta de gente, pues solo quedaban 115 hombres (4) y mal estado de las Embarcaciones, de las tres habilitaron dos, y quemada

(1) Así lo dice Oviedo; y que fueron 60 afirma Pigafeta, variando algo en todas las circunstancias de este encuentro, y en muchas mas Herrera *dec.*3. *lib.*1. *cap.*4. *pag.* 6.

(2) Petri Martyris *dec.*5. *cap.* 7. *pag.*384. Barros *ib. pag* 649.

(*) Los Historiadores Portugueses y aun Argensola lib. 1. pag. 17. refieren como cosa muy notable, que Juan Serrano el grande amigo de Magallanes y quien le provocó á esta conquista murió al mismo tiempo en las Molucas en un caso muy semejante.

(3) Oviedo dice que el Español: Pigafeta que el Portugues, y Gomara que ambos. Herrera (*dec.* 3. *lib.* 1. *cap.* 9. *pag.* 14.) cuenta este lance de otro modo; pero seguimos á los contemporaneos.

(4) Gomara *cap.*95. *fol.*43.

1521. la Concepcion siguieron su viage : surgieron en Borneo , trataron con los Isleños; pero huyendo de 260 Canoas que se venian á ellos con miras hostiles dieron la vela (1): apresaron unos Juncos y en ellos á un hijo del Rey de Luzon , á quien el Comandante puso en libertad sin tomar consejo (2). En otra Isla de este Archipiélago obligaron á unos Pilotos los dirigiesen á las Molucas, adonde al fin llegaron. Tuvieron sus tratos particularmente con el Rey de Tidore , que estaba zeloso de que los Portugueses anteponian al de Terrenate para hacer en su tierra una fortaleza y factoría ; hicieron alianzas con sus Soberanos (3), cargaron de sus exquisitos frutos en breve tiempo; y no pudiendo seguir la Nao Trinidad el Viage hubo de quedarse para intentarlo despues (4), y la Victoria única que restaba , cuyo mando se habia dado en Borneo á Juan Sebastian de Elcano con 59 personas dió la vela para Europa avistando á Ambueno é Isla de Banda y determinando navegar por fuera de Sumatra , desviándose así de la China y de encuentro de Portugueses.

Considerándose ya en 34° 15 E N E. O S O.
1522. de Timor y N O. S O. 50 leguas de Malaca enmendaron su rumbo (5).

(1) Diario de Alvo.
(2) Alvo.
(3) Herr. *dec.*3. *lib.*1. *cap.*11. *pag.*18.
(4) Salió para Panamá , y despues de muchos infortunios arribó y se entregó á los Portugueses , quienes se apoderaron de todos los papeles que vió Barros y que no han conservado ; pero de que él se sirvió. Algunos de su Tripulacion pasados cinco años de ausencia , volvieron con Naos Portuguesas á Castilla. El pormenor de estos sucesos los trae Herr. *dec.* 3. *lib.* 4. *cap.* 2. *pag.* 111. Véase la *Descripcion de las Filipinas* antecitada, pag. 135. Barr. *ib. cap.*10. *pag.*655. *y siguientes.*
(5) Sigue de nuevo el Diario MSS. de Alvo.

Buscaron la tierra quando se creyeron con el 1522.
Cabo de Buena Esperanza y reconocieron la Costa 8 de Mayo.
que corria N. E $\frac{1}{4}$ E. S O $\frac{1}{4}$ O. como 160 (1) leguas del Rio del Infante.

A 20 leguas al E S E. O N O. del Cabo se 16.
les rindió el mastil y verga de trinquete.

En el baxo del Rio Roxo dieron fondo en
8 brazas y se levaron á la tarde. 21 de Junio.

El último de Junio estaban á 25 leguas de Cabo Verde, á 12 leguas el dia inmediato, y entonces se llamó á la gente para que diese su voto en quanto á ir ó á las Islas ó á Tierra firme á remediar la extrema carencia de víveres que padecian, la falta de gente y recorrer el buque. La pluralidad decidió por las Islas.

Entraron en un Puerto de la de Santiago, don- 9 de Julio.
de notaron la diferencia de un dia entre su cuenta y la de los Isleños (2).

Contratando en tierra y queriendo comprar negros y pagarlos en clavo pusieron presos á instancia de un Portugues á los del Bote: para recobrarlos fueron los de la Nao hácia el Puerto, donde una Barca les requirió de orden de los *Señores* se rindiesen, pues querian enviarlos en la Nave que venia de la India, y que de su gente tripularian la Victoria. Insistiendo Sebastian de Elcano en que se le restituyese su Batel: en tanto que la Barca iba por la contestacion, sospechando ser detenido, dió todas las velas con solo 22 hombres que le quedaban entre dolientes y sanos (3) y el 4 de Setiem-

(1) El MSS dice grados por equivocacion.

(2) „Y fué Miércoles, y este dia tienen ellos por Jueves; y así „creo que nosotros íbamos errados un dia „ Alvo.

(3) Los detenidos en la Isla fueron llevados á Lisboa, de donde los reclamó con instancia el Emperador, y se les consideró

1522. bre avistaron el Cabo de S. Vicente (1).

Entraron en Sanlucar el 7 de Setiembre de 1522, á los tres años menos catorce dias de su salida, habiendo andado segun su estima 140 leguas y cortado 6 veces la línea (2) solo 18 personas, pues de las 59 que partieron de las Molucas, de algunas por sus delitos se hizo justicia en la Isla de Timor, 13 detuvieron los Portugueses y mas de 20 perecieron en la travesía. Llegados á Sevilla, dadas gracias á Dios por haber concluido tan dilatado viage, Elcano y los principales partieron á Valladolid, donde á la sazon se hallaba el Emperador, para que viese los Naturales de aquellas remotas Islas que habian sobrevivido, los presentes de sus Reyes que consistian principalmente en espadas y Mamucos Chinos, la rareza de los páxaros (3), y mas que todo las preciosas especerías adquiridas por los Españoles, conducidas en sus buques, y por otro rumbo que los Portugueses, ardiente deseo, que fué el único orí-

presentes para el repartimiento de la carga, que se hizo entre todos. Herr. *dec.*3. *lib.*4. *cap.*4. *pag.*116. donde trae el nombre de todos los que acabaron el viage, y es muy de notar, que no nombra á Pigafeta.

(1) Aquí concluye el Diario del Contramaestre, que ciñéndose solo á los acontecimientos náuticos que hemos extractado, nada dice de las otras reyertas y muertes de los Comandantes, pérdidas de Embarcaciones ni demas sucedido en el viage. Empezando en el Cabo de S. Agustin hasta la entrada de las Islas pone las fechas, rumbos y observaciones: despues de referir muy poco de lo acaecido en ellas sin fechas algunas empieza á ponerlas y seguir su método desde la salida de las Molucas hasta avistar el Cabo de S. Vicente. Contiene 55 pág. de letra regular. La exâctitud con que está escrito en quanto la parte marina y otras circunstancias hacen muy digno de la luz pública este precioso Diario de un Oficial de mar.

(2) Oviedo *part.*2. *hasta el fin del cap.*3. *al fol.* 20.

(3) Gomara *cap.*98. *pag.*45.

gen de tanto suceso extraordinario desde el primer viage Colomb. Carlos V. premió á todos repartiendo entre ellos el producto de la carga; distinguió mas á los Caudillos (1), y la Nacion en general aplaudió á tan insignes Marinos, dando la *venerable Nao Victoria* (2) motivo á algunas fábulas (3) y toda la Expedicion digno asunto á los Poetas (4). 1522.

(1) Dió á Elcano 500 ducados de juro, un escudo de armas, cuyos quarteles aludian á las várias circunstancias del viage, y la cimera era un Mundo con esta letra: *Primus circumdedisti me*: A Alvo concedió 50U maravedís por vida, y á otros otras mercedes y blasones semejantes. Herr. *dec.* 3. *lib.* 1. *cap.* 14. *pag.* 132.

(2) Así la llama Argensola.

(3) Por varios AA. que recopilan Solórzano (*de Jure Indiarum*, *lib.*1. *cap.*5. *n.*42.) entre los que pone sin razon á Herrera; y D. Juan Avello de Valdés (*Diccionario Náutico* entre los MSS. del Escorial, palabra *Atarazana* y palabra *Navío*) entre los que tambien pone sin razon á Acosta, se asegura que la Nao Victoria se custodió en Sevilla para perpetua memoria. De algnno de ellos lo tomó la *Coleccion de Viages* que traduxo Prevost, donde se afirma (*tom.*10. *lib.*2. *pag.*335.) „que este dichoso Navío fué preciosamente conservado hasta „que pereció de puro viejo „ y copian esta fábula entre muchos otros Mr. Bougainville en la *Introduccion á su Viage*, afirmando fué hizado á tierra para monumento de esta Expedicion; pero Oviedo, Historiador contemporaneo y exâctísimo en estas menudencias, testifica que „despues de su vuelta hizo „la Nao Victoria un viage desde España á esta Isla de Santo Do„mingo y volvió á Sevilla, de donde volvió á la Isla, y al re„greso se perdió, sin que se haya sabido de ella. „ (*Libro de los infortunios y naufragios, que es el último de la primera parte*, *cap.* 1. *fol.* 163.) Gomara solo dice, *que se debiera guardar en la Atarazana de Sevilla para memoria*; y acaso la equivocacion antecedente tiene orígen en esta frase mal entendida.

(4) Ademas de los Poetas que hemos citado y de Lope de Vega en los tom.4. 5. y 19. de la coleccion de sus obras, pag.224. 375. y 111. dice Mosquera en su *Numancia*, Canto 2.

1522. La riqueza de estas Islas nuevamente descubiertas, el homenage que habian prestado sus dueños á la Corona de Castilla y los lucros que prometia semejante comercio, impelieron luego al vigilante Consejo de Indias á que pidiese al Em-

Entraba en el breado y hueco pino,
tomando el dulce y suspirado Puerto
Juan Sebastian de Elcano Vizcayno,
Piloto de este mundo el mas experto;
despues de haber andado en su camino
quanto del Sol se halla descubierto
en una Nave dicha la Victoria,
hazaña digna de inmortal memoria.

El Doctor Bartolomé Leonardo Argensola en la Elegia á la muerte de la Reyna Doña Margarita, pag. 422. de sus *Rimas*.

De donde opuesto á vientos importunos
descubrió el Lusitano temerario
el gran Imperio de los dos Neptunos.

Y en el Soneto que está á la pag.305. tambien hace memoria del gran viage de Magallanes. Concha en su *Arte de Navegar*.

Por tierra y por mar profundo
con iman y derrotero
un Bascongado el primero
dió la vuelta á todo el mundo.

Omitiendo varios otros de Poetas Españoles, en el Poema Italiano *L' America de Girolamo Bartolomei Gia Smeducci*, Canto 26. est. 8.

Tu Magaglianes, ti renditi al Mondo
nel tuo Nome immortal con chiaro vanto;
del Sol mentre immitasti il corso tondo
degno d' Istoria, e d' alto Aonio canto:
d' un generoso ardir nel cor secondo
tu si carpisti il tuo camin; ma quanto
¡o hime! soffristi dall' aversa sorte
che s' oppon qual Nemica all Huõ che fortè.

perador dispusiese nuevas expediciones: á lo mismo instaba Ruy Farelo, sin duda convalecido, representando que cada año se enviase una Flota á la Especería y pidiendo se le diese el permiso para armar una ó dos Naves y emprender el viage á su riesgo (1). El Rey de Portugal le suplicaba no enviase armada hasta determinar en que demarcacion caian aquellas reñidas posesiones. Para este efecto se hizo el famoso congreso entre Badajoz y Yelves, en donde concurrieron los mejores Cosmógrafos de ambos Reynos. La superior habilidad de los de Castilla sofocó la razon de los Lusitanos y sentenciaron á favor del Emperador (2). Entonces disuelta esta Junta y frustrada la esperanza de encontrar otro paso por el N. (3) mandó éste se dispusiese dos Armadas para el Magallanes. 1522.

Tambien se pueden citar seis epigramas Latinos de un tal Maestro Lopez, que con su carta original se conserva en la Librería alta del Escorial J. L. 12. en un Códice MSS. de miscelanea, que no está foliado, y tampoco dice la carta á quien se dirige. Aunque de un mérito muy mediano son una prueba de la universal sensacion que hizo este viage extraordinario. El mejor es el siguiente dístico, cuyo pensamienro es el de todos.

Oceanum reserans navis Victoria totum
Hispanum Imperio clausit utroque polo.

(1) Gomara *cap.*99. *fol.*45. *b.* Herrera *ib.*

(2) Gomara *cap.*10. *fol. ib.* Céspedes *Hidrografia*, *fol.*150.

(3) El Piloto Esteban Gomez (uno de los que llevó Magallanes y que se volvió con la Nao de Mesquita) hizo asiento con el Emperador en 1523 para que se armase una Caravela de hasta 50 toneles é ir á buscar por el mar del N. un Estrecho al del S.: salió el siguiente año: se adelantó bastante por la Costa de la Florida, pero sin lograr el fin volvió salvo á Castilla á los 10 meses. (Petri Martyr *epist.*800. Gomara *cap.* 40. *y* 102. *fol.* 15. *y* 46. *b.* Herr. *dec.* 3. *lib.* 4. *cap.* 20. *pag.* 143. *y lib.* 8. *cap.* 8. *pag.* 241.) Tambien Cortés intentó buscar este pasage con orden del Emperador por huir de las

1522. Componíase la primera de 7 buques, cuyo mando se fió al Comendador del Orden de Rodas Fr. D. Garcia Jofre de Loaisa: su Capitana Santa María de la Victoria era de 300 toneles de porte. Por Piloto mayor fué Juan Sebastian de Elcano mandando la Nao Santi Spíritus de 200 toneles. Los Capitanes de las 5 restantes fueron Pedro de Vera de la Anunciada, y su porte 170 toneles: D. Rodrigo de Acuña de la San Gabriel de 130: D. Jorge Manrique de la Santa María del Parral de 80: Francisco Hoces del S. Lesmes del mismo porte; y del Galeon Santiago de 50 toneles Santiago de Guevara. El número total era de 450 personas (1).

Esta es la desgraciada Expedicion de Loaisa, que con bastante prolixidad refiere Oviedo, que trató á los pocos que sobrevivieron y de ellos procu-

quejas de los Portugueses. (Herr. *ib. lib.*5. *cap.*7. *pag.* 161.) Y antes que todos estos y con el mismo fin Gaspar Cortes Reales en 1502. (Gomara *cap.*37. *fol.*14.) Por donde se manifiesta la equivocacion del Capitan Ingles Phips, que en la Introduccion de su viage al Polo atribuye á su Nacion la primera idea de ir á las Indias Orientales por el N. fundado en un Memorial que en 1527 presentó á Enrique VIII. un Comerciante de Bristol. En la coleccion de los viages Holandeses, tom. 1. pag. 261. no solo se da notícia de Gomez, sino de otros anteriores á los Ingleses en una Disertacion al intento. Con el mismo fin de encontrar este Estrecho, en las pacificaciones que hizo Cortés en 1522 de las Provincias del Imperio Mexicano que baña el mar del S. por medio de sus Capitanes Alvarado, Sandoval, Olid y Andres de Tapia, mandó reconocer toda la Costa por si se hallaba este paso de ambos mares, y emprender por él el viage á las Islas de las Especerías, sin que de ningun modo pudiesen quejarse los Portugueses. Con este último objeto en uno de los Puertos de Colima mandó construir buques, encargando mucho su pronto despacho á Olid. (Herr. *dec.*3. *lib.*3. *cap.*17. *pag.*105.)

(1) Oviedo *part.*2. *lib.*20. *cap.*4. *fol.* 21.

ró informarse y á quien copia casi Herrera, y 1522.
antes Gomara habia puesto un extracto muy sucinto en su Historia (1). Nosotros hemos logrado notícias aun mas exâctas por haber disfrutado copias íntegras del Diario original de su último Almirante Alonso de Torre natural de Burgos, de la Relacion del Capitan Urdaneta, que fué el primero que regresó á España para emprender otras navegaciones igualmente arduas y mas felices y de la declaracion del Clérigo D. Juan de Areizaga, que tambien fué del viage. Como Oviedo conviene en todo con estos, variando solo en algunas fechas, excusamos sus citas dando el extracto siguiente de aquellas notícias originales.

II. Viage. Extracto de la Expedic. de Loaisa.

Prontos, y con excelentes instrucciones (2) 1525.
salieron de la Coruña (3): llegaron á la Gomera 24 de Julio.
y provistos dieron la vela: de allí á quatro dias 2 de Agosto.
rindió el arbol mayor la Capitana, y en tanto que 14.
se remediaba fueron las otras con solo el trinquete:
al inmediato abordó la misma Nao á la San- 20.
ta María del Parral con mucha avería de ésta que se remedió con el auxîlio de las demas. En las inmediaciones de la línea cazaron á una Nao Portuguesa y la dieron pliegos para España (4) y 5 de Setiemb.
se hallaron segun las cartas de Diego Rivero 52 leguas N O. S O. de Sierra Leona ó 56, segun las de Nuño Garcia. Por las muchas calmas que sobrevinieron no cortaron la línea hasta el 11 de

(1) *Cap.* 102. *fol.* 46. *b.* Martinier tom. 2. de la Introduccion á la Historia, pag. 395.

(2) Pueden verse en Herrera *dec.* 3. *lib.* 7. *cap.* 5. *y* 6. *pag.* 204. *á* 209.

(3) MSS. de Torre y el de Urdaneta y la declaracion de Areizaga; y así se equivoca Oviedo, que dice partieron de Sevilla y Sanlucar.

(1) Urdaneta.

1525. Octubre á 65 leguas del Cabo de las Palmas. Surgieron en la Isla de S. Mateo, donde se detuvieron
20 de Oct. para hacer aguada y víveres, hallando muchos páxaros bobos de que se proveyeron (1). Zarpó primero la Nao Capitana para evitar un abordage con la Victoria que garraba sobre ella, y tres
22 de Nov. dias despues se incorporaron las demas. Estimándose á 13 leguas del Cabo de San Agustin al que habian hecho rumbo, le dirigieron á la Isla de
1 de Dic. Santa María. Montáronla sin reconocerla, avis-
5. taron la tierra y en su direccion y con la sonda en la mano la siguieron hasta 29 de Diciembre que tuvieron un tiempo que les obligó á desatracarse y desunirse. Al dia siguiente se incorporaron las 6, y despues de haber buscado á la Capitana otros tres dias (2), se fueron hácia el Estrecho, quedándose atras sin que le viesen Martin de Valencia con la Nao S. Gabriel. Estando las 5 restantes E. O. con el Rio de Santa Cruz despues de una Junta general en la Nao de Sebastian de Elcano, acordaron que el Patache entrase á dexar una carta al Almirante en una Isleta de este Puerto baxo una Cruz, en la que se le avisase, que por lo adelantado de la estacion determinaban embocar el Estrecho para proveerse de agua y leña en el Puerto de las Salinas donde le esperarian, y llegado, todos le ayudarian al mismo intento. El Patache se dirigió á poner la carta y las quatro velas restantes al Magallanes. Creyó Elcano que era un rio que está 5 o 6 leguas al N. y al embocarle encallaron los quatro buques, y se hubieran perdido, si la marea no les hubiese sido favorable. Mandaron al Esquife de Elcano á que

(1) Arcizaga.
(2) Arcizaga.

reconociese si era el Estrecho, y en tanto que volvia ya á la vela avistaron el Cabo de las Vírgenes, le doblaron y dieron fondo (1); pero al dia siguiente tuvieron tal travesía del S O. y O S O. que todos garraron hasta casi la Costa, y Sebastian de Elcano dió en ella con la Santi Spíritus, perdiendo al quererse salvar 9 hombres y la Nao, que al otro dia estaba toda abierta y hecha pedazos. Entró Elcano en la de Vera con ánimo de llevar las tres restantes mas adentro, y antes de llegar á la primera Angostura un S O. los puso á punto de perecer, todos perdieron los Bateles y la Nave de Vera se vió obligada á desembocar el Estrecho. Abonanzando el tiempo le embocó de nuevo; pasó la primera angostura, halló las Caravelas dado fondo, trató con los Patagones y se envió á Urdaneta y cinco mas por tierra, adonde estaba la Nao perdida, á recoger los que en el Esquife de Elcano habian ido á reconocer si era el Estrecho el Rio que vieron antes, en lo que sufrieron grandes trabajos (2).

1526. 14 de Enero.

Entretanto que á las demas Naves ocurria esto, la Capitana continuó reconociendo y marcando diariamente la Costa hasta estar tanto avante con el Puerto de S. Julian. Entró en el de Santa Cruz y halló la carta de los otros. Salió en su busca: llegó al Cabo de las Vírgenes, y uniéndosele el Patache que fué á poner la carta y la Nao S. Gabriel que se habia separado, embocaron el Estrecho y vieron el naufragio de la Santi Spíritus. Por 25
no poder pasar la primera angostura á causa de la marea contraria, estuvieron fondeados algunas horas: pasada entraron en la Bahía Victoria donde

(1) Areizaga.
(2) Oviedo desde el fol. 22.

1526. encontraron á los demas, y se mandó á Elcano,
26. que con las dos Caravelas, el Patax y el Batel de la Nao S. Gabriel fuese á recoger los restos de su buque perdido. Llegados y empezada la maniobra fué preciso suspenderla dexando al Patache y Batel en un arroyo á causa de un recio viento, que obligó á que se largasen las Caravelas; la de D. Jorge Manrique hácia el Estrecho y la de Francisco de Hoces fuera de él corriendo al S. hasta 55°, y quando volvió dixeron, *que les parecia que allí era acabamiento de tierra* (1).

En el fondeadero en que quedó la Capitana
6 de Febrer. garró hasta tocar muchas veces con grandes averías: logróse remorcarla y componerlas y tambien la del timon de la Almiranta. La S. Gabriel salió de esta Bahía y de la angostura fondeando en la boca del Estrecho en la Costa del N. Levóse tambien la Anunciada sin Batel, amarras, ni Piloto, y desembocando el Estrecho, no se vol-
11. vió á ver jamas. Tambien dió la vela la Comandanta, desembocó y fondeó á 3 leguas de S. Gabriel en la Costa del S. Esta y la nuestra Señora del Parral con Juan Sebastian de Elcano y algo de lo perdido se unieron allí deteniéndose al-
28. gunos dias: perdió un ancla Loaisa y fuése á habilitar al Rio de Santa Cruz, mandando ir á la S. Gabriel adonde se habia perdido la Santi Spíritus á recoger su Batel y el Patax. Mientras en el Rio se recorria y daba á la banda la Capitana, llegó el Patax con la nueva que la S. Gabriel habia recobrado su Batel, y se habia separado
19 de Marz. sin que se le volviese á ver. Salieron de rio las quatro Naves que quedaban, y siguiendo la

(1) Este primer descubrimiento del Cabo de Hornos está en el MSS. de Urdaneta.

Costa pasado el Rio de S. Ildefonso, se les se- 1526.
paró el Patache. Los otros embocaron el Estre- 2 de Abril.
cho y de allí á tres dias la primera angostura: 5.
siguieron reconociendo el Magallanes con tiem-
pos desiguales; y con pérdida de algunos indi-
viduos le desembocaron el dia 26 de Mayo la
Victoria Comandanta, las Caravelas Santa Ma-
ría del Parral y la S. Lesmes y el Patache, que
se habia vuelto á unir (1).

A pocos dias de estar en el Pacífico se separa-
ron otra vez, y la Comandanta aunque hacien-
do tanta agua que no la podian agotar con dos
bombas, y disminuida la racion continuó corrien-
do algunas trinquetadas, y dirigiéndose por el
N O.: cortó la línea de nuevo y á los 9° al N. de- 26 de Julio.
terminaron no correr mas al Setentrion por la 9 de Agosto.
mucha gente que moria. En efecto á los 30 de
Julio anterior murió el Almirante Loaisa y qua-
tro dias despues su sucesor Juan Sebastian de El-
cano y muchos de los principales. Votaron por
General á Toribio Alonso de Salazar (2) y enmen-
daron el rumbo á las Molucas. Avistaron tierra y 21.
era una Isla en los 14° que llamaron de S. Bartolomé,
y no pudiéndola tomar siguieron su rumbo. Por él 4 de Setiembre.
descubrieron las de los Ladrones y en una de ellas
recogieron á un Español (3), y de orden del nue-

(1) No se puede seguir el MSS. que está muy circunstanciado y prolixo en quanto corresponde al Estrecho por la confusion que ocasionaria los nombres que da á todas sus partes tan diversos de los actuales, y que solo podrán entenderse quando impreso este precioso original íntegramente se pueda comparar con otros y estudiarlo con el Plano á la vista.

(2) Urdaneta.

(3) Llamábase Alonso de Vigo, Gallego: era de la Nao de Bustamante que dexó Elcano en las Molucas, la que no pudiendo llegar á Nueva España volvió á arribar á estas Islas, como queda dicho. Antes tocó en una de los Ladrones, donde

1526. vo Comandante para alivio de la gente que estaba muy fatigada, tambien tomaron por Esclavos 11 Indios de los que venian á vender. Dieron la vela, y vientos contrarios y calmas y corrientes les trabajaron mucho, haciéndoles variar de rumbo y perder camino. Murió el General Toribio de Salazar y fué elegido para este azaroso cargo Martin Iniguiz de Carquizano (1).

6 de Octub. Hallaron en los 8° una Isla de Cafres (2), que se llamaba Polola y es del Archipiélago de S. Lázaro, cuyos habitantes empezaron á proveerles de lo que necesitaban, y aunque querian dar oro, el Capitan no quiso que se recibiese por no mostrar codicia. Esta amistad cesó, porque uno de Malaca dixo al Rey eran los de las Naves Portugueses, que sin duda les matarian á todos como habian hecho en otras partes; por lo que no pudiendo tratar mas con ellos dieron la vela. Antes se huyeron los 11 Indios de la Isla de los Ladrones en la misma Canoa en que se les habia cogido. Tambien tomaron un Indio en esta Isla.

22. Reconocieron várias, entre otras la de Talao donde se apercibieron, y de allí salieron con 150 hombres en todo, habiendo muerto desde el Estrecho 40 (3). Llegaron á una de las Molucas don-

4 de Nov. de se refrescaron, despues á Gilolo donde tuvieron nuevas del estado de las cosas de los Portugueses; y un tiempo les hizo abandonar el fondeadero: tomaron el de otra Isla inmediata, y aquí fué el primer requerimiento de los Portugueses

este hombre y otros dos, á quien mataron los Indios, se habian quedado. (Torre y Urdaneta.)

(1) Urdaneta.

(2) Así se llamaban á todos los Gentiles.

(3) Urdaneta.

establecidos en la Isla de Terrenate (1) para que 1526.
abandonasen aquellas Islas, que con todas sus de-
pendencias eran de su Soberano. Otro temporal
les hizo abandonar en la que estaban y surgir
en la primera, de donde partieron para las Mo- 13 de Dic.
lucas, y dieron fondo en Tidore, componién- 28.
dose el equipage de solo 100 personas. Aquí vi- 1527.
nieron los Portugueses con una Armadilla á guer- 19 de Enero.
rearles, y se retiraron despues de un combate de dia
y medio. A este sucedieron otros, hasta que la Nao
por el daño recibido y las tormentas anteriores se
fué á pique dexándoles sin embarcacion alguna (2).

Determinaron construir un buque que traxese
notícias de ellos, y en tanto hubo várias confe-
rencias con los Portugueses, de que resultó la muer-
te del Almirante Carquizano y la eleccion de Her- 11 de Julio.
nando de la Torre por General (3). Ya adelanta-
do el Navío le pusieron fuego los Portugueses que
se logró sofocar; pero por la mala madera no pu-
do servir despues de haber empleado en él el tiem-
po de 10 meses (4). Siguió la guerra por ambas

(1) Torre y Urdaneta.

(2) El pormenor de estas diferencias (ademas de la historia de todas ellas desde el descubrimiento de las Molucas hasta la dominacion de los Holandeses escrita por Argensola en los diez libros de la Historia de estas Islas) puede verse en *l' Histoire generale de Voyages*, tomado de los Historiadores Portugueses, *tom.* 1. *lib* 1. *pag.* 130. y en Herrera *dec.* 3. *lib.* 3. *cap. ult. pag.*273. *y dec.* 4. *lib.* 1. *cap.* 2. *hasta* 5. *pag.* 3. *y siguientes. y dec.*4. *lib.*3 *cap.*5. *pag.*43. *y lib.*5. *cap.* 8. *pag.*89. *á* 92.

(3) Urdaneta, que pone muy por extenso estos acontecimientos, asegura que le dieron ponzoña los Portugueses con uno que enviaron como á tratar de paz; lo que antes habian querido hacer con todos poniéndola en un pozo, del que se proveian; pero que lo descubrió un Clérigo Portugues. Lo mismo Oviedo *part.*2. *cap.*24. *fol.*46. *b.*

(4) Urdaneta.

1527. partes vivísima en quanto la permitian las circuns-
tancias, valiéndose de las Embarcaciones de los na-
Abril. turales y de sus auxîlios; pero sin esperanza de
socorro, quando les llegó una Nao de tres que á
este intento habia despachado Hernan Cortés desde
la Nueva España al mando de Alvaro de Sayave-
dra Cedron su pariente, y con ella notícias del
Patache y de la Caravela nuestra Señora del Par-
ral y tres hombres de ella que habian recogido
en una de las Islas de los Celebes (1). Con este
socorro alentaron mucho los Castellanos, conti-
nuaron las hostilidades con ventajas; y con la
notícia de todo lo anterior escrita por el Gene-
ral á Carlos V. despacharon á Sayavedra para
11 de Julio. Nueva España (2).

(1) Quando se separaron todas las Naves de Loaisa despues de desembocado el Estrecho, la nuestra Señora del Parral siguió su viage á las Molucas, tocó en la Isla de Vizaya, donde los naturales se apoderaron del Bote matando á su gente: salió de ella, y amotinada la tripulacion asesinaron á los principales, dieron al través con la Nave y se esparcieron los levantados por las Islas. Ocultaron esto á Sayavedra quando los recogió, fingiéndole un naufragio; pero uno se lo descubrió á su amigo: éste lo reveló al General Torre, por lo que se hizo justicia del que lo habia dicho, que era de los amotinados, y de sus cómplices, dexando por castigo en las Islas Celebes á los demas, aunque ya se habia dispuesto ir á buscarlos (Torre y Urdaneta.)

(2) Aquí concluye el MSS. de Hernando de la Torre, que contiene 116 pág. de letra comun y hasta llegar á las Molucas es un diario circunstanciado de toda la navegacion con descripciones de quantos parages vieron ó en que estuvieron, precauciones y avisos para estar en ellos, y una descripcion muy particular y menuda del Estrecho y demas Islas que reconocieron Ya en las Molucas y hasta la fecha de la primera salida de Sayavedra relaciona muy por menor todos los acontecimientos, y concluye con várias súplicas al Emperador para socorros, y lo que conviene á las Islas y á los que en ellas quedaban. Precioso MSS. que ilustrará mucho al Publico sobre aque-

Al cabo de seis meses y de haber andado 700 leguas volvió de arribada (1) porque unos Portugueses de los prisioneros que se hallaban á bordo se alzaron en una Isla con su Batel, y no pudiendo sin él proveerse de agua y leña hubo de volverse: la hicieron otro Batel, la forraron de nuevo y volvió á partir para su destino. Siguióse la guerra muy viva; pero no con tan prósperos sucesos, porque los Portugueses tomaron la Fortaleza de los Castellanos, les echaron de Tidore, y juramentado el General Torre de que no emprenderia mas hostilidades, le dexaron con los restos de su gente en el Puerto de Camafo. Allí arribó otra vez la Nao de Sayavedra, que no pudo pasar á Nueva España, habiendo muerto el Comandante y otros. La Nave entregaron á Torre ya pasada de la broma, y 18 hombres que restaban de ella se derramaron por la Isla (2). Fuéronse todos á la de Gilolo, y juntos casi 60 hombres rompieron de nuevo contra Portugueses. Con indecibles desastres siguieron ya en paz ya en guerra con estos y con los Naturales, hasta que sabiendo que el Emperador habia vendido las Molucas á los Portugueses y no quedando sino 17 Castellanos, rogaron al Gobernador Portugues de la India les mandase un Navío en que seguros pudiesen regresar. Vino en ello, y partió Fernando de la Torre en 1534 (3). El siguiente partió tam-

1527.

1529. Mayo.

Diciembre.

llos interesantes sucesos, si llega á publicarse íntegro como merece.

(1) Herrera *dec.*4. *lib.*3. *cap.*6. *pag.*45.

(2) Herrera *dec.*4. *lib.* 5. *cap.*6. *pag.* 86.

(3) Hasta aquí llega Oviedo con su relacion, porque muerto en 1557 no se continuó la impresion de esta obra, que con otras de la América se conservan MSS.

1535. bien en otro Barco Portugues Urdaneta, y en Co-
Diciembre. chin se juntó con Torre y algunos de los otros
que se repartieron en varias Naos Portuguesas;
1536. y por si acaso moria Torre entregó á Urdaneta,
12 de Enero. que partió antes, una relacion de todo lo sucedi-
do en el viage y varias cartas para el Empera-
30 de Marzo. dor. La Nave que le conducia montó el Cabo de
26 de Julio. Buena Esperanza, y llegó á Lisboa donde le qui-
taron su diario y quantos papeles traía (1). El
salió huyendo porque no le detuviesen y llegó
1537. á Valladolid el primero de la desastrada Expedi-
26 de Febr. cion de Loaisa á los 12 años de haber salido (2).

Hemos dicho, que con la Nave de Cortés hubo notícias del Patache Santiago, porque su Capitan despues de la tormenta que separó á todos en el mar del S. no pudiendo reunirse, y considerando segun su estima que distaba 2200 leguas de la primera tierra poblada de los Ladrones, y que solo tenia quatro quintales de bizcocho polvo sin otro bastimento, resolvió hacer rumbo á la Nueva España de donde se juzgaba 800 ó 1000 leguas. Andúvolas en 45 dias y surgió en el Puerto de Macatan en la Provincia de Tecoantepeque á 150 leguas de México, desde donde Cortés les mandó proveer de quanto necesitasen (3).

(1) De este Derrotero hace memoria Barros *Da Asia*, *dec.* 1. *lib.*2. *cap.*2. *pag.*146.

(2) MSS. de Urdaneta, que es su original tiene 15 hojas útiles en folio. No trae Diario de navegacion; pero sí muy circunstanciado quanto pasó, aunque no exâcto en las fechas. Concuerda siempre con el de Torre, menos algunas ligeras circunstancias, sin duda porque lo escribió despues del suceso, y no teniendo apunte á que recurrir sino solo á su memoria; pero es muy exâcto este MSS. por lo que contiene, y porque lleva hasta el fin la relacion del desdichado Almirante Loaisa.

(3) Así consta de una declaracion que dió Juan de Arcizaga, Clérigo natural de Guipuzcoa, que vino en aquel Galeon, la que

Con estas nuevas de Loaisa y para obedecer 1537.
las órdenes del Emperador de mandar socorros desde la Nueva España á la Nave Trinidad, una de las de Magallanes que habia quedado en las Molucas, á la Armada de Loaisa que se suponia en ellas y á otra que debia llegar despues, dispuso Cortés que se armasen tres Caravelas, la Florida que era Capitana con 50 hombres, la Santiago con 45 y la Santi Spíritus con 15: nombró Gefe á Alvaro de Sayavedra, hízose á la mar desde Catacuanejo en la Provincia de Cacatala en 31 de Octubre de 1527: se separó de las otras quando habian navegado como 1000 leguas: en unas Islas 11° al N. de la equinoccial recogió á los de la Nave nuestra Señora del Parral: en la Isla de Sarragan tuvo noticia de la Nave de Loaisa y se dirigió á ella con los acontecimientos que quedan referidos (1).

III. Viage. Expedicion de Caboto.

La otra Armada que se le mandaba socorrer á Hernan Cortés fué la tercera, que aunque no llegó se dispuso para el Magallanes. Con el deseo

se conserva MSS. y de que hemos disfrutado una copia. Las aventuras de este Clérigo en la Expedicion las cuenta Oviedo, que las oyó de su boca en los cap. 6. y 7. 11. y 12. del mismo lib. 20. y Herrera *dec.* 3. *lib.* 9. *cap.* 5. *y* 6. *pag.* 263. *y siguientes*.

(1) En la Librería alta del Escorial ÿ & 7. en un códice de papeles varios hay un MSS. del fol. 373. al 381. que dice: "Traslado de la relacion del Viage que hizo Alvaro de Sayavedra de la Nueva España á la Isla de Moluca de la Especería, sacada del libro que traxo Francisco Granado, Escribano de la Armada." Es de letra contemporanea y en muchos parages muy dificil de comprehender. Tambien hace mencion de este viage Gomera *cap.*103. *fol.*47. Herr. *dec.* 3. *lib.* 9. *cap.* 9. *pag.*269. *dec.* 4. *lib.* 1. *cap.*6. *pag.* 9. *y lib.* 3. *cap.* 5. *pag.* 46. De algunos descubrimientos de este Sayavedra habla Argensola *lib.*2. *pag.*65. Gomera *cap.*179. *de la Crónica de Cortés, fol.*93.

1515. que como hemos dicho, tenia el Rey Católico de descubrir este Estrecho procuraba atraer á su servicio quantas personas juzgaba á propósito: uno de estos fué Sebastian Caboto, Inglés, que pidió y obtuvo de su Soberano Enrique VII. (1) El Emperador Carlos V. le fió el mando de esta Flota de 4 Naves muy bien provistas que socoriese la de Loaisa y continuase el tráfico de las Especerias. Dió la vela, pero no pasó del Rio de la Plata: subiéndole hizo varios descubrimientos, y sin ir adelante se volvió á los quatro años (2).

En tanto que estas dos Expediciones corrian su fortuna se daba mucha priesa en Sevilla en disponer quarta Armada para las Molucas al mando de Simon de Alcazaba (3); pero la venta que de ellas habia celebrado el Emperador, á pesar de los Españoles, con el Rey de Portugal en 1500 ducados (4) por la gran falta de dinero que tenia para ir á coronarse, acabando esta ruidosa disputa (5), sin saber las partes lo que vendian ni lo que compraban (6), hizo cesar las Navegaciones al Oriente por el Estrecho de Magallanes, que á este

(1) Veneciano dice Pedro Martir *dec.* 3. *cap.* 7. y á éste sigue Veluramio *Historia de Enrique VII. tom.*5. *pag.* 315. y tambien Gomara *cap.* 39. *fol.* 15. Herr. *dec.* 1. *lib.* 9. *cap.* 13. *pag.*255.

(2) Gomara *cap.* 103. *fol.* 46. *b.* Herr. *dec.* 3. *lib.* 9. *cap.* 3. *pag.*259. *y cap.*1. *lib.* 1. *de la dec.*4. *y lib.* 3. *cap.* 1. *pag.* 41. *y lib.*8. *cap.*11. *pag.*169.

(3) Herrera *dec.*4. *lib.*5. *cap.*4. *pag.*83.

(4) Gomara *cap.*105. *fol.*47. *b.* Herrera ***Descripcion***, *cap* 25. *pag.*55. Argensola *lib.*1. *pag.*46.

(5) Puede verse este ruidoso pleyto en que dieron su voto los mejores Pilotos y Cosmógrafos Castellanos y Portugueses en Herr. *dec.* 3. *lib.* 6. *desde el cap.* 3. *al* 9. *y desde la pag.* 178. *á* 188.

(6) *Dec.*4. *lib.*5. *cap.*10. *pag.*93.

fin se habia buscado con tanta ansia (1), pero con el designio de conquistar y poblar aquella parte de la América Meridional por el mar del S. no se abandonó esta derrota. El mismo Simon de Alcazaba, Caballero Portugues, del Hábito de Santiago y Gentil Hombre de la Casa del Rey, hábil en las cosas de la Mar, hizo asiento con el Emperador, como era entonces costumbre, de poblar doscientas leguas de tierra en la Costa del Perú, desde donde acabase el Gobierno de Diego de Almagro: fuése á Sevilla, fletó dos buenos Navíos, la Madre de Dios que sirvió de Capitana y la otra S. Pedro, en las que iban entre pasageros y tripulacion como 250 personas (2). 1535.

De esta quarta Expedicion mucho mas desgraciada que las anteriores hemos logrado dos Relaciones MSS. una de Alonso Veedor, Escribano de S. M. y otra del último Comandante Juan de Mori en una carta dirigida á un amigo de Sevilla, que fué de la Expedicion de Magallanes (3), ademas de lo que refiere Gomara y Herrera, quien parece tuvo á la vista estas Relaciones. El extracto de todo es el siguiente.

IV. Viage. Extracto de la Expedicion de Alcazaba.

Salieron de Sanlucar las dos Naves: arribaron á Cadiz para recorrer la S. Pedro que hacia agua por las costuras altas, y al salir tocó la Capita- 1534. 21 de Setiembre. 24.

(1) Desde América se quiso continuar este tráfico, pues Pedro de Alvarado tenia orden del Emperador en 1534 para que armase Navíos que fuesen á la Especería desde su Gobierno, y no lo hizo por intrometerse en la conquista de Quito, que le originó la muerte. En el mismo año armó Cortés tres Navíos con esta mira; pero como todas las Expediciones semejantes tuvo esta muy mal éxito. Herr. *dec.* 3.5. *lib.* 6. *cap.* 1. *pag.* 127. *y cap.* 10. *lib.* 7. *dec.* 7. *pag.* 39. y en muchos otros lugares.

(2) *Dec.* 5. *lib.* 7. *cap.* 5. *pag.* 161.

(3) Exîste original en el Archivo general de Indias en quatro pliegos: la copia que hemos visto tiene 17 páginas.

1534. na en el Diamante dexándose en él un pedazo de
2 de Octubr. la quilla: llegaron á la Gomera, y con una deten-
cion de 8 dias se proveyeron de lo necesario: un
buzo remedió el descalabro de la Capitana y se
estancó. Salieron de este Puerto é hicieron rumbo
al Magallanes con ánimo de no reconocer otra
tierra hasta él; pero á los dos dias se empezó á acor-
tar la racion, y de allí á 20 aun se reduxo mas.
20 de Nov. Avistaron la Isla de la Trinidad y se separaron
15 de Dic. en la travesía á la tierra firme, de la que des-
1535. cubrió la Capitana el Cabo Blanco: hizo aguada
2 de Enero. en la Costa, de que tenian tan absoluta necesi-
15. dad, que habia muchos dias que solo le daban
vino puro hasta á los animales: dieron fondo en
17. la boca del Estrecho, donde estando para se-
guir el viage sin esperar se les incorporo la Nao
S. Pedro, que tambien habia hecho aguada en
el Cabo de Santo Domingo y provístose de algu-
na carne de lobos ó leones marinos. Embocaron
18 de Enero. el Estrecho y dieron fondo á la entrada junto á
un mastil que estaba clavado en tierra con una
cruz grande y un letrero que decia 1526: creye-
ron era de la antecedente Expedicion: vieron tam-
bien los restos de una Nao perdida, é infirieron
sería la Santi Spíritus que mandaba Juan Sebas-
tian de Elcano. Siguieron el Estrecho adelante
hasta su tercera parte ó Isla de los Patos, de que
mataron mas de 300. Los vientos contrarios y lo
duro de la estacion, que creian era el Invierno
de allí, acobardaron tanto á todos, que á fuerza
de requerimientos obligaron á Alcazaba á su pesar
9 de Febrer. á desembocarle, como lo hizo en efecto; y llega-
ron el dia de S. Matías á la Bahía del Cabo de
Santo Domingo, que llamaron Puerto de los Leo-
nes. Aquí se hizo Alcazaba jurar por Goberna-
dor, y nombró sus Capitanes y Subalternos. Que-

riendo descubrir con su gente tierra adentro salió con 225, y él se volvió con 30 por no haber podido resistir la fatiga del viage. Continuáronle sus Capitanes llevando por guia el Piloto de la Nao S. Pedro con la abuja, astrolabio y carta de marear: caminaron mas de 100 leguas, y al cabo de 22 dias de la salida, en que pasaron grandes hambres, determinaron regresar algunos de los Capitanes, que eran Arias y Sotelo, con dañada intencion, pues negaron la obediencia al Teniente de Alcazaba, le prendieron y á otros de sus confidentes, y desunidos todos y en pequeños pelotones se dirigieron á las Naves. Llegó primero la gente de Arias, y entrando de noche asesinaron á Alcazaba, á su Piloto y á otros, apoderándose de las Naves y de toda la hacienda de los muertos, que los dos Capitanes repartieron entre los suyos: tomaron toda la Artillería y municiones de la Nave menor determinados á salir *á robar á toda ropa* (1): se desunieron despues y cada uno quedó con su Nave; pero el Maestre y Contramaestre de la Capitana aprovechándose de una coyuntura favorable y del consejo de Mori y otros buenos, prendieron á los asesinos: nombraron por Capitan de la Nao S. Pedro á Juan Mori dándole 80 hombres de los mas inquietos: hicieron justicia de los principales reos imponiendo á todos pena capital, y pasada revista á la gente, ya toda unida, faltaron entre muertos en el descubrimiento y castigados 80 hombres. Los que sobrevivieron llegaron á tal escasez que por grados quedó reducida la racion á una libra de carne de lobo para cada tres hombres y una taza de vino, que no llegaba á medio quartillo. Dieron al fin la vela

1535. 9 de Marzo.

30 de Abril.

17 de Junio.

(1) Expresion del MSS. de Mori, que significa hacerse Piratas.

1535. dexando á algunos desterrados en aquella Costa
21. por cómplices en las disensiones pasadas. Separóse sin causa que la obligase la Nao Capitana que mandaba el Maestre y la S. Pedro, donde se padecian indecibles hambres y disturbios en la tripulacion, trabajada ademas con muchas borras-
28 de Julio. cas: surgió en un Puerto del Brasíl y despues en la Bahía de Todos Santos, aun no poblada, por lo que sufrieron mal tratamiento de los Indios; pero hechas paces trataron de buscar provisiones, y estando para dar la vela llegó la Chalupa de la otra Nao que se habia perdido dos dias antes de Santiago en los baxos del Teneron, y los Indios mataron á los mas, de suerte, que de 110 hombres que traía solo venian ahora 20 (1). Mandó Mori la misma Chalupa adonde se habian perdido y regresó con otros 4 hombres; por lo que dieron
8 de Agosto. la vela para la Isla de Santo Domingo, habiendo dado por los pocos bastimentos que allí hicieron la Chalupa, una pipa de vino y otras cosas; aunque en la travesía murieron algunos de hambre y sed, llegó el mayor número (2). A Mori por informes de otros prendieron los Jueces de aquella Audiencia, y en la carcel escribió la carta al amigo de Sevilla contándole el pormenor de esta desventurada Expedicion hasta su fecha (3).

Tantos desastres y el mal éxîto de quantos intentaban pasar el Estrecho de Magallanes parece que debian retraer de intentarlo á los mas atrevidos; pero el espíritu Español no se abatió á vista de tantas desventuras; antes llevándose ade-

(1) Así Alonso Veedor; pero Mori dice solo 17.

(2) Hasta aquí llega el MSS. de Alonso Veedor, cuya copia tiene 23 páginas, y de todo lo dicho da fe de vista, como Escribano de S. M.

(3) Herr. *dec.5. lib.7. cap.5. pag.161. y lib.8. cap.8. pag.195.*

lante el empeño, porque aunque mas larga, pa- 1535.
recia mas comoda la navegacion del Estrecho, que atravesar con las mercancías el Ismo desde Nombre de Dios hasta Panamá, el Obispo de Plasencia D. Gutierre de Vargas armó tres Navíos entregándolos á Alonso de Camargo.

De esta que fué la quinta Expedicion de los Españoles dicen muy poco los Historiadores de Indias (1), y solo hemos podido registrar un Diario incompleto de la Nao que volvió á España, que es el que casi copia Herrera sin haberle entendido y cuyo extracto es éste.

V. Viage. Expedicion de Camargo.

Empieza desde la altura de Rio de la Plata y 1539.
sigue poniendo diariamente las latitudes observa- 11 de Octub.
das, las brazas de fondo, y si cogieron ó no pescados ú aves hasta que vieron tierra hácia unas barredas blancas. Continúa el Diario á vista de la Costa hasta el Rio de Santa Cruz y Cabo de
las Vírgenes donde dieron fondo; pero un vio- 12.
lento terral les obligó á hacerse á la vela enmarándose mas de 60 leguas. Volvieron y emboca-
ron por primera vez el Estrecho; vieron la Cruz 20.
á la entrada, pasó la primer angostura la Capi-
tana y al desembocarla se perdió salvándose la 22.
gente. La otra Nao, cuyo diario se sigue, quiso pasar despues esta angostura y un contraste la hizo correr hasta el Cabo de las Vírgenes: intentólo de nuevo para salvar al Capitan General y su gente, y hubo de dar fondo por ser el tiempo contrario: la mucha mar hizo faltar la amarra y tuvo que levarse de noche y bordear, amaneciendo tan empeñado con la tierra, que á

(1) Acosta trae una noticia muy sucinta, y que se decia en su tiempo que el mastil de esta Nao estaba en Lima á la entrada del Palacio. (*Lib. 3. cap. 10. pag. 140.*)

1539. no abonanzar ya iba á cortar los mástiles. Habiendo invernado en aquella altura con mil peligros y trabajos, abandonó la empresa y regresó á España (1). La otra Nao que era la tercera de esta Expedicion embocó el Estrecho, recogió á Camargo, salió al Pacífico, y muy maltratada llegó á Arequipa, siendo la primera que dió notícia de la Costa intermedia (2) (*).

El mucho dispendio de las Expediciones del Estrecho y el malogro total de otras tentativas

(1) *En los 11 de Enero de 1541 tomó el Sol 34° S.* Así acaba el MSS. de que hay dos copias en el Archivo general de Indias: una de letra de su tiempo y otra de por los años 1570. En ésta está el título *"del Navío que volvió á España de los "del Obispo de Plasencia"*: no dice el A. ni el nombre de la Nave: el MSS. está con tal obscuridad, sin observaciones ni nombres de las tierras, que no se pueden circunstanciar sus acaecimientos sin mucho riesgo de equivocarse. Parece que reconoció la Costa S. del Estrecho, y aun por algunas obscurísimas observaciones, que estuvo en el que despues se llamó de Maire. Véase á Herrera, que sin duda tuvo á la vista este Diario, pues le compendia, aunque dexándole mas ininteligible. *Dec.*7. *lib.*10. *cap.*8. *pag.*11. *y siguientes.*

(2) Gomara *cap.* 103. *fol.* 47. *b. y cap.*108. *fol.*49. Argensola *lib* 3. *cap.*18.

(*) No se abandonaron por esto los descubrimientos en el mar del S. y en la Librería alta del Escorial en el códice citado ÿ. & 7. fol. 382. hay una Instruccion de D. Antonio de Mendoza, Virrey y Gobernador de la Nueva España y del Adelantado D. Pedro Alvarado, Gobernador de la Provincia de Guatemala, á Diego Lopez de Zúñiga para cumplir el asiento y capitulacion que habian hecho con el Rey sobre el descubrimiento y conquistas de las Costas del mar del S. é Islas de Poniente: alcanza hasta el fol 387, y tiene la fecha 2 de Abril de 1541: otra lo mismo á Gonzalo del Valle en el mismo año y está en el fol. siguiente: otra al Capitan Hernando de Alarcon para el viage del Ancon, que como todos debian hacerse desde el Puerto de la Natividad en la Provincia de Colima, firmada por el Virrey con la fecha de 1541; y otras semejantes que ocupan hasta el fol. 423. Gomara *cap. último de la Crónica de Cortés*, *pag.* 113.

persuadieron la gran dificultad de su tránsito y el comercio del Perú abandonado el Pacífico se arregló por el Ismo, transportando los géneros desde Nombre de Dios hasta Panamá y fortificando el primer punto para asegurarlo de Corsarios. Así continuó el espacio de 17 años hasta que el Gobernador y Capitan General de la Provincia de Chile, hijo del Virrey D. Antonio de Mendoza, emprendió la navegacion desde los últimos límites de su Gobierno hasta acabar de descubrir el Estrecho de Magallanes. Al Capitan Juan Ladrilleros que se habia dado á conocer en las turbulencias del Perú, se le confirió el mando de dos Navíos, el S. Luis que montaba él y de que era Piloto Hernan Gallego, y el S. Sebastian que mandaba Cortés Ogea, y de que era el Piloto Pedro Gallego. 1557.

De este sexto viage y el primero que desvaneció la opinion recibida sin fundamento de que no se podia embocar por el O. hay escasas notícias impresas: y aun esto ha dado motivo á las fábulas de que descubrió nuevas salidas al S. que se hallan esparcidas en las colecciones de viages (2). Nosotros hemos disfrutado un Derrotero que se conserva MSS. de su Comandante, y de él vamos á extractar lo que contenga de su viage.

VI. Viage. Expedicion de Ladrilleros.

Salió del Puerto de Valdivia y fué costeando con rumbos del tercer quadrante hasta encon- 1557. Noviembre.

(1) Gomara *cap.* 103. *fol.* 47. *b. y cap.* 108. *fol.* 39. Argensola *lib.* 3. *pag.* 108.

(2) El P. Feuillet cuenta várias fábulas de esta Expedicion, asegurando que de la gente de los Navíos naufragados se formó la decantada Nacion de los Césares, que seguramente no exîste. Presot *tom.* 14. *lib.* 11. *pag.* 82. Martiniere *tom.* 2. *citado.*

1557. trar la boca del Estrecho: la inexâctitud de sus observaciones y la de las que le guiaban se la hizo equivocar por tres veces, embocando varios canales de los que hay en aquella Costa, la que describe con la mayor prolixidad: halló al fin el Estrecho, y en el Puerto de nuestra Señora de los Remedios se detuvo casi quatro meses desde fines de Marzo al 22 de Julio: siguió reconociendo el Estrecho segun su comision con el mayor esmero hasta llegar á su boca del N. desde donde dió la vuelta para desandarlo, y volviendo á los mismos reconocimientos con no menos atencion le desembocó y regreso al Puerto de su salida (1) con tres ó quatro compañeros, muertos los demas en los riesgos y borrascas del viage (2).

Aunque á esta Expedicion siguieron várias dispuestas por los Gobernadores del Perú y Chile no se conserva mas notícias de ellas, que haberse perdido algunos de los descubridores por las muchas bocas y canales que hay antes de llegar á la del Estrecho y que otros se volvieron sin reconocerle, con lo que cesaron entonces las tentativas de Españoles hasta dudar en España de la exîstencia del Estrecho y cobrar mucho cré-

(1) De este Derrotero MSS. hay dos copias en el Archivo general de Indias, que ambas dicen *corregido con el original*: tiene la una 14 y la otra 16 páginas; y en una se advierte, que el original se sacó para el Consejo. El MSS. es un Derrotero (formado sin duda del Diario del viage) que está muy circunstanciado con notícia no solo de la Costa y de todos sus adherentes, sino de vientos, mareas y temperamento: dice que de S. á N se puede pasar en la buena estacion en 6 ó 7 dias el Estrecho; pero de las particulares del viage solo hay lo extractado.

(2) Solórzano *lib.* 1. *cap.* 8. *n.* 44.

dito la opinion de haberse cerrado (1), que desvanecieron los Extrangeros dando principio á sus Expediciones. 1557.

Los Ingleses que empezaban á conocer sus intereses verdaderos y á fundar su formidable Potencia matítima, aprovechándose de la oportunidad de la desgraciada muerte del Rey D. Sebastian y del abandono en que quedaban las Molucas, ocupadas las Potencias Europeas en la succesion de Portugal (2), emprendieron esta navegacion, y en el espacio de 16 años hicieron seis Expediciones, de que darémos sumaria notícia.

VII. Viage. Expedicion de Francisco Drake.

Aprestaron con mucho misterio una Esquadra de 5 Navíos y 164 personas, divulgando llevaba destino á Alexandría: confiáronla al Caballera Drake ya rico con lo que habia pillado en S. Juan de Ulua, á quien ésta y otras Expediciones no menos felices elevaron á las supremas Dignidades de la mar, y le adquirieron acaso no 1577.
con gran justicia mucho renombre. Partió de Pli- 15 de Nov.
mouth y arribó al mismo Puerto, de donde salió 13 de Dic.
segunda vez: avistó el Cabo Cantin, y en Mo- 25.
gador hizo una pinasa con madera que llevaba 1578.
preparada: reconoció á Cabo Blanco y las Islas 17 de Enero.

(1) Véase á Acosta *lib*.3. *cap*.10. *fol*.49.

Por falta de Piloto, ó encubierta
causa, quizá importante y no sabida
esta secreta senda descubierta (*)
quedó para nosotros escondida:
ora sea yerro de la altura cierta,
ora que alguna Isleta removida
del tempestuoso mar y viento airado
encallando en la boca la ha cerrado.

(*) El Estrecho. *Araucana part*.1. *cant*.1. *oct*.9.

(2) Argensola *lib*.3. *cap*.104.

1578. de Mayo y de Santiago: aquí hizo una presa,
27. de la que retuvo el Piloto y ella se fué á fon-
do: padeció las calmas ordinarias de la línea: lle-
5 de Abril. gó á la Costa del Brasíl, al Rio de la Plata y
á dar fondo en el Puerto de S. Julian. Aún per-
manecian los Patíbulos que erigió Magallanes para
conservar su autoridad: empleólos tambien Drake
contra Thomas Doughtie, que queria amotinarse,
y dió nombre de la Isla de la Justicia al lugar de
la execucion: tambien peleó con los Patagones (1):
17 de Agost. dió la vela y á los tres dias embocó el Estrecho:
al siguiente hubo de retroceder por un viento con-
trario y dar fondo sin saber adonde; pero favo-
reciéndole despues á pesar de la estacion, suplien-
do su dicha por su ignorancia, harto manifiesta
en las ningunas notícias que se dan en su Dia-
rio y en decir no hallaba fondo en que anclar,
le pasó en 17 dias, de que no hay otro exem-
plo, y se halló en el Pacífico. Navegaron en él
y se separaron (por una tormenta de 40 dias,
8 de Octubr. en que perecieron algunos) del Navío de Mr.
Winter, creyendo que embocaría de nuevo el Es-
trecho, como sucedió efectivamente (2). La ca-
29 de Nov. sualidad le deparó Islas donde hizo provision de
quanto necesitaba: saqueó y tomó á Valparaiso y
1579. otros varios Lugares de la Costa hasta Lima, cuyo
13 de Febr. Puerto tambien saqueó: se apoderó en la altura
de Panamá de Naves Españolas cargadas de te-
soros (3): arruinó el Pueblo de Guatalco, y ya

(1) Argensola *Historia de las Molucas*, *lib.* 3. *pag.* 106.

(2) Argensola cit. fol. 106. dice, que vuelto á Inglaterra por el mismo Estrecho le mandó la Reyna Isabel ahorcar por haber desamparado á su General, reservándolo para quando éste volviese; pero que á sus instancias le perdonó.

(3) Véase *la Dragontea*, *cant.* 1. *octavas* 59. *y* 61. En la

saciado de riquezas pensó en dexar este mar para 1579.
regresar á los de Inglaterra. El miedo de embocar el Estrecho por el O. y ya rico él de las fuerzas Españolas, que suponia reunidas para combatirle, le compelieron á seguir su viage dando la vuelta al Globo, que fué el parecer comun. Emprendió esta navegacion, y enmendando el rum- 16 de Abril.
bo en 43° N. descubrió una Isla, que por su semejanza con la Inglaterra renovó en ella su antiguo nombre llamándola Nueva Albion: trató con mucha amistad con los Salvages que la habitaban, y entre otras cosas que hizo por tenerlos gratos fué el leerles, aunque de ningun modo se entendian, varios Capítulos de la Biblia. Par- 13 de Octub.
tió de estas Islas para las de las Molucas: llegó
á la de Terrenate: de ellas por las Celebes y Jaba 14 de Nov.
avistó el Cabo de Buena Esperanza antes que otra 1580.
tierra alguna: reconoció la Sierra Leona, y final- 18 de Junio.
mente, cargado de tesoros (1) y con la gloria de 22 de Julio.
haber dado la segunda vuelta al Globo fondeó

60 cuenta este chiste de Drake con el libro registro de un Navío.

Las márgenes del qual por recibidas,
satisfaciendo con extrañas veras,
firmaste de tu nombre las partidas,
como si dueño de la plata fueras;
hasta las letras hoy estan corridas
de que esta burla á su registro hicieras;
volviste el libro que fuese en tanto estrago
para el dueño gentil recibo y pago.

Acosta *lib*.3. *cap*.11. *fol* 150.

(1) Fueron tantas las riquezas que pilló Drake, que el Señor de Vauchelles, traductor de un Diario de este viage en 1613, asegura en la Dedicatoria, que en regalos á la Reyna y otros Señores de la Corte dió mas de 800Ⓓ escudos (Apud Prevost *tom*. 11. *lib*. 2. *pag*. 4.) y Bougainville afirma en su Prefacion, que el Navío el Pelícano fué cuidadosamente conservado en Deptfort con una honrosa inscripcion en el palo mayor.

1580. en Plimouth con su Navío el Pelícano á los 3 años
3 de Nov. menos 12 dias de su partida (1), preparándose á otros viages no tan prósperos (2).

Es facil de conocer quan de sobresalto cogería este Corso á los Españoles del Perú, acostumbrados por el espacio de 60 años á ser los únicos dueños de aquellos mares, que navegaban con mucha mas confianza que los de las Costas de la Península. Para resarcir las grandes pérdidas que habia causado Drake armó el Virrey D. Francisco de Toledo una Esquadra que fuese á su encuentro y que volvió sin conseguirlo (3). Creyendo que acaso habria poblado en el Estrecho de Magallanes y que regresando por él se habria detenido, aprestó dos Navíos que le buscasen y lo reconociesen de nuevo, avisando á la Metrópoli y á él del éxito de su reconocimiento. Así se empezó á entablar otra vez la navegacion Española del Estrecho. Nombrábase la Capitana nuestra Señora de la Esperanza, en donde iban los Pilotos Hernan Alonso y Anton Pablos con 54 personas de equipage: el otro S. Francisco, en donde iba el Almirante Juan de Villalobos con Hernando Lameros, Piloto mayor, y alguna mas tripulacion, componiéndose ambas de 112 personas. El mando en Gefe se dió á Pedro Sarmiento de

(1) *Collection of Voyages and Travels by Harris, page* 19. *tom.* 1. Argensola en el libro citado trae un extracto de este viage desde la pag. 104. á 108. Martiniere en el mismo tom. 2. Prevost *ib.* desde la pag.4. á la 9.

(2) Los cuenta Lope de Vega y su muerte en la Expedicion contra Panamá, como argumentos de los 10 cantos de su Dragontea, que está en el tom.3. de la edicion de Sancha; y Argensola *lib.*5. *pag.*173. *lib.*6. *pag.*218. *y siguientes.*

(3) Viage al Estrecho de Magallanes por el Capitan Pedro Sarmiento de Gamboa, pag. 1. de la impresion de Madrid en la Imprenta Real 1768.

Gamboa, Caballero de Galícia, que ya habia peleado dos veces contra Drake en aquellos mares (1); la primera en el Callao, donde le represó una Nave Española, y la segunda pocos dias despues siguiendole hasta Panamá, y que se distinguia por sus conocimientos náuticos, como lo acreditó en este y otros viages, y se debia esperar de la experiencia de un Marino estudioso, que confiesa de sí en su relacion haber navegado mas de 180° de longitud y mas de 150° de latitud (2). Por ellos y los siguientes y por sus acciones, siempre ocupará un lugar entre los claros varones de nuestra Marina este que jamas pudo persuadirse hubiese variacion en las abujas. Provisto de quanto se juzgó necesario estaba pronto á dar la vela, quando ya Drake navegaba en demanda de la India Oriental. 1580.

De esta séptima Expedicion Española se conserva un Diario completo, que en nuestros dias ha visto la luz pública (3) y antes la habia go-

(1) Bartolomé Leonardo de Argensola *Historia de las Molucas*, *lib*.3. *pag*.109.

(2) *Viage de Sarmiento*, *pag*.51.

(3) El erudito Bibliotecario del Rey D. Juan de Iriarte adquirió para la Biblioteca este precioso original de Sarmiento, que halló casualmente en una almoneda pública. Movido de las expresiones poco seguras que contra este Viagero y su compendiador Argensola estampó el traductor del viage de Biron, imprimió este MSS. D. Bernardo Iriarte, entonces Oficial de la primera Secretaría de Estado y hoy Ministro del Supremo Consejo de las Indias, aclarándole en quanto pudo con algunas ligeras notas, un Prólogo y ciertas autoridades dignas de leerse. Este MSS. exîste entre los de la Real Biblioteca J. 50. y se intitula: *Relacion y Derrotero del Viage y descubrimiento del Estrecho de Madre de Dios, antes llamado de Magallanes, por Pedro Sarmienio de Gamboa*, &c. Es original y como tal está firmado del Capitan y demas Oficiales que supieron hacerlo, y autorizado por el Escribano de dicha Armada. Está

1580. zado un extracto de él que publicó el célebre Bartolomé Leonardo de Argensola, compendiando felizmente toda la relacion de Sarmiento, si en gracia de la que la mejoró en el estilo, se le disimula la obscuridad con que refiere muchos pasages, preciso inconveniente á todo el que se ponga á tratar asuntos marinos, no siendo de la profesion. Menos disculpa merece por no haber olvidado en muchas ocasiones que era Poeta, introduciendo en su extracto un buen número de fábulas, que ni se hallan en Sarmiento ni en ninguno de sus antecesores (1). Como andan en manos de todos este Diario y su extracto, nos contentarémos con poner aquí la notícia siguiente.

VIII. Viage. Primer Expedicion de Sarmiento.

1579.
11 de Octub. Dió la vela, y notando hacia agua la Capitana por la proa, determinó arribar á Pisco, de
17. donde remediada y con quatro hombres mas dió
21. de nuevo la vela, y empezaron las desavenencias con el Almirante, que no obedecia ninguna de las órdenes. Pasó 18 leguas al O. de las Islas
1 de Nov. desventuradas (2): vió la tierra en la Costa occi-
17. dental Patagónica por los 49°½: se internó en ella por un canal, que llamó Golfo de la Trinidad:
25. dió fondo en el Puerto del Rosario y mandó desde él el Bote á reconocer el canal que seguia al S E.: se halló que despues volvió al S O. hasta

escrito en folio regular, contiene 86.

(1) Lo único que se puede alegar á favor de Argensola es, que estas particularidades las tomase de la relacion que parece escribió y ya no exîste el Piloto Anton Pablos (Seixas y Lobera *tit.*12. *fol.*10. *b.*) pero realizada esta sospecha, sobran pruebas para afirmar era mejor Poeta que Historiador.

(2) En 1574 los descubrió segunda vez por casualidad el Piloto Juan Fernandez; pues desde que la primera lo hizo Magallanes en 1520 no se habian visto mas. (Sarmiento *pag.*50.)

salir otra vez á la mar: nombró á este canal del 1579.
S O. brazo de la Concepcion: reconoció en él un
buen Puerto donde transferir las embarcaciones, que 28.
denominó Puerto Bermejo de la Concepcion. De 1 de Dic.
este reconocimiento hecho con grandes trabajos (1)
resultó ser un Archipiélago aquel en que navegaban, en el que contaron 85 Islas entre grandes y pequeñas, de cuyo Grupo tomaron posesion y empezaron á trazar la carta (2). Despues de nuevos
trabajos y nuevas desazones entre los Gefes ancla- 7.
ron los buques en el Puerto Bermejo: desde él destacó por dos veces embarcaciones menores para caminar su reconocimiento, intentando hallar paso al Magallanes por lo interior de las tierras que
tenia al O. En el primer viage fué el mismo Sar- 11.
miento, siguió por el brazo de la Concepcion: quiso internar por el canal de S. Blas, que halló sin salida (3), y tomando por el canal de Santa
Clara al brazo de la Concepcion, regresó á bor- 24.
do sin alimento alguno, pues habia durado 13 dias lo que sacaron para 8 (4). Halló muy adelanta-

(1) Véase el Viage impreso desde la pag. 81. á la 100.

(2) Para comprehender bien esto puede consultarse la carta de la América Meridional, donde se han trazado estas canales é Islas siguiendo la descripcion de Sarmiento.

(3) Viage impreso desde la pag. 107. á la 128.

(4) "Y en algunas partes, *dice Sarmiento*, hallábamos tantas "perlas en los mejillones, que nos pesaba porque no los po"díamos comer, porque era comer guijarrillos; porque quando "íbamos á descubrir, mucho mas deseábamos comer que rique"zas, porque muchas veces nos faltaba, porque por aprove"char el tiempo y descubrir una punta y otra punta, tasába"mos la comida de 4 dias para 10, y entonces procurábamos "suplillo con marisco, y las perlas no lo impedian. Aquí se "veia bien en quan poco se estiman las riquezas que no son man"jar quando hay hambre, y quan poco son de provecho, y "quanto fueron mas cuerdos los antiguos, que las riquezas que

1579. do un Bergantin que habia mandado construir, y
por tentar si en otra salida tenia mejor fortuna de
hallar Puertos, la verificó, dirigiéndose á una boca
al S E.: tomó un canal que corria al S S E.; y
29. despues de haber internádose hasta los 52° sin
encontrar paso para el O., se volvió por el mismo canal hasta la punta del O. y de aquí por el rumbo opuesto encontró otra boca al mar del S. Siguió por el canal de S. Esteban, que empieza en la punta de nuestra Señora de las Virtudes, y va á dar por el canal del S E. por donde habia entrado á hacer este tercer reconocimiento, por lo que satisfechas sus dudas, y transidos de necesidad regresaron á bordo (1). Ya concluido el Bergantin y tripulado, sin dudar que no habia paso por el interior, y desecha la trama del Almirante, que trataba de volverse, suponiendo perdido al General, y otras maquinaciones suyas, determinaron la salida al mar por el S. del Cabo de Santa Lucía, pues no habia ni canales claras, ni Puertos seguros para ir por entre las Islas.
21. Dieron la vela, y despues de indecibles apuros
de tormentas en que zozobró el Bergantin, y de
la separacion voluntaria del Almirante Villalo-
23. bos (2), se halló cerca de tierra, al parecer jun-
to á los Islotes, que ahora se llaman los Apos-

„por tales estimaban eran ganados mansos y mieses cultivadas; „por lo qual vinieron muchas Naciones Extrangeras á España.„ El agudo Argensola extractando este pasage dice, „porque como aquel rico impedimento (entonces no codiciado) los privó „de la comida del marisco y les hubo de sustentar 10 dias lo „que traian para 4, el ayuno los hizo Filósofos, pag. 116.

(1) Véase el Viage impreso desde la pag. 129 á la 160.

(2) Lo que se acaeció despues de su separacion lo trae Argensola *Historia de las Molucas*, *lib.* 3. y el P. Acosta que leyó todas estas relaciones originales, y escuchó los acaecimientos al propio Piloto Lameros *lib.* 3. *cap.* 11. *pag.* 151.

toles, y entró en el Magallanes por su boca occidental, llamando Cabo del Espíritu Santo al que se conoce hoy por Cabo Pilares. 1580.

Fondeado en el Puerto de la Misericordia tanteó la observacion de un eclipse de Luna, levóse y pasó al de la Candelaria, mas interior, con ánimo de cumplir los 15 dias, que en caso de separacion convino con el Almirante: estuvo para perderse, habló con los Indios de quienes entendió habia visto otros dos Navíos con gente, que tenia barbas y dagas como el mismo Alferez que hablaba: se conoció eran los Ingleses, pues mostraban tiras de un lienzo y algunas heridas que recibieron peleando. No accedió Sarmiento á la representacion que le hicieron los Pilotos en nombre de todos, de que no era posible continuar: dió la vela cumplidos los 15 dias y fondo en el Puerto de Santa Mónica. Siguió su prolixo reconocimiento, tomando posesion de las Bahías y tierras, informándose de los Naturales, dando á todo nombre segun le pareció (1) hasta la Angostura de nuestra Señora de Gracia, en donde estuvo en un inminente peligro sobre unos baxos. En la punta de S. Gregorio haciendo un reconocimiento fué herido levemente. Continuó, y en la Angostura de nuestra Señora de la Esperanza volvió á estar estrechísimo por haber dado en menos de tres brazas, quando su buque quasi las calaba: siguió con el mismo escrupuloso reconocimiento y cuidado hasta desembocar el Estrecho.

2 de Febrer. 18. 24.

En su viage á España estando segun su observacion en el trópico de Capricornio, vió un Arco Iris blanco á media noche en contraposicion de la Luna que se iba á poner, cuyos rayos le cau- 25 de Marzo.

(1) Viage de Sarmiento desde la pag. 161. á 254.

1580. saron hiriendo en las nubes opuestas, cosa tan rara
dice, que ni la ha visto ni oido de otra persona, sino en la relacion de Américo Vespucio, que en la misma altura le sucedió otro tanto en 1501 (1).

Navegaba con la mayor zozobra, pues segun su estima iba zabordando en tierra, que no obstante no la veía; y como no tenia instrumento con que observar la longitud no podia averiguarla. La necesidad le hizo construir un género de báculo ó ballestilla, y con ella un dia al amane-
31 de Marzo. cer tomó la longitud por la Luna y nacimiento del Sol, y se halló 18° al O. de Sevilla, por donde entendió, que las corrientes habian sido al E. y la habian tirado al Golfo 220 leguas. Esto comunicó Sarmiento con los Pilotos; *y como es facultad que ellos no aprenden, no lo creian y decian ser imposible* (2).

Tocó en la Asuncion donde observó y la en-
9 de Abril. mendó en ambos datos: se lisonjea en su Diario de lo segura que fué su observacion de longitud, confiesa el enorme error que traia su estima, y exhorta á que todos los Pilotos se dén á este estudio de las longitudes, diciendo que algun dia explicará esta regla.

12. Dió la vela, cortóla la línea á los 52 dias de
la partida del Estrecho, saliendo un dia con otro
28. á grado de diminucion en la altura: avistó á Sierra
Leona: observó por primera vez la polar del N.
1 de Mayo. en 9° 48′, y hácia estas alturas empezó á enfermar la gente, en especial por la falta de agua: se batió con un Corsario Francés, que huyó aun-
22. que mas fuerte, y entró en la Isla de Santiago en las de Cabo Verde, donde no querian creer venia

(1) Hasta la pag. 297.
(2) Pag. 300. y 301.

del S. por el Estrecho de Magallanes (1). Aquí 1580.
adquirió notícias de Drake y de los Ingleses, y para
llevarlas al Virrey compró un Barco mediano
en 330 ducados, que cruzase á Nombre de Dios,
y desde allí fuese por Panamá. A ruegos del Go-
bernador (quien no se lo pagó con el buen trato
como debia) salió á pelear por dos veces contra el
Corsario, ahuyentándole siempre. Hízose finalmen- 19 de Junio.
te á la mar, mandando el Barco comprado con el
Piloto Hernando Alonso. "Este mismo dia (dice
,, Sarmiento) se hizo justicia del Alferez y se le dió
,, garrote por traidor á la Corona de V. M. y por
,, hombre sedicioso y deshonrador de la Real Seña
,, y Bandera, y porque quiso impedir este descu-
,, brimiento que por mandado de V. M se hacia."
Tambien dexó desterrados otros dos hombres. En
la mar despachó el Patache que llegó con feli-
cidad á Lima y fué premiado su Piloto Capi-
tan por el Virrey (2): tocó en Angra, principal de 23.
las Azores: adquirió nuevas notícias de las Ex-
pediciones Inglesas contra el Brasíl: quisieron hos-
tilizarle porque la Isla se declaró por el preten-
so Rey D. Antonio de Portugual; pero no lle-

(1) Sarmiento cuenta así esta duda: ,, Y como se les dixo que ,, éramos del Pirú y veníamos de allá por el Estrecho de Ma- ,, gallanes, enmudecian, no creyéndolo y teniéndolo por impo- ,, sible; y sin querer llegar á bordo fueron á dar por nuevas á ,, tierra, que éramos unas gentes de tantas faiciones y tan mal ,, encarados, y que traíamos unos hombres de largas guedellas, ,, que son coletas de cabellos largos (lo qual decian por unos ,, Indios del Pirú y Chile que traíamos) y en lo de mal cara- ,, dos no nos levantaban nada, porque ademas de no ser muy ,, adamados de rostros, no nos habia dexado muy afeytados la ,, pólvora y sudor de los arcabuzazos de poco antes; y en efecto ,, veníamos mas cudiciosos de agua que de parecer lindos ,, (*pag.* 342. *y* 343.).

(2) Acosta *ib.*

1580. garon á executarlo por la arribada de una Flota de Nueva España compuesta de 22 velas, con
3 de Agosto. la qual zarpó y avistó el Cabo de S. Vicente,
15. trayendo consigo la mejor descripcion que hubo hasta entonces del Magallanes, y la mejor que pudo hacerse, segun los medios que le facilitó su edad (1) y grandes proyectos sobre él, con lo que se dirigió á la Corte.

Presentóse Sarmiento con su exâcto Diario y observaciones á Felipe II. que estaba en Badajoz, fundando en ellos, que era tan necesario como facil fortificar por ambas Costas la primer Angostura, y poblar el Estrecho mas adelante; aunque encontró grandes opositores y entre ellos al Duque de Alba, que afirmaba era imposible, insistió tanto, que persuadido aquel Monarca, entró en sus miras (2), y dando sus ordenes desde Lisboa, se empezó en Sevilla á apiestar la Expedicion, cuyo mando en Gefe se entregó á Diego Flores de Valdés con el título de Capitan General de aquella Armada y de las Costas del Brasíl: condecoróse á Sarmiento con el de Capitan General del Estrecho de Magallanes y Gobernador de lo que en él se poblase, ordenando á estos dos Comandantes que se auxîliasen recíprocamente, y desde este punto empezaron sus divisiones

(2) Para conocer el verdadero mérito de estos navegantes basta reflexîonar con qué medios tan mezquinos emprendian viages tan críticos: „El 27 de Octubre, *dice Sarmiento*, observé la „altura en 19° 22′: Anton Pablos en 19° 50′ y Hernando Alon„so en 19° 5′.„ El 5 de Abril estando á los 15° 5′ hubo entre Sarmiento y su Piloto 37′ de diferencia en la altura. Y de semejantes variedades hay en este viage exemplares á cada paso. Con instrumentos como estos emprendian y lograban cosas tan peligrosas y grandes.

(1) Herrera en su *Descripcion*, *cap.23. fol.52.*

para no terminarse mientras estuvieron juntos. Provistos de todo, nombrado Almirante á Diego de Rivera, construidos por Sarmiento los Astrolabios, cartas y demas Intrumentos Náuticos y repartidos entre quienes debian usarlos, se hallaron prontos en Sevilla para dar la vela. 1580.

De esta octava Armada destinada al Estrecho, mucho mas considerable que todas las otras y con miras mas vastas, hemos disfrutado una larga relacion MSS. del mismo Camandante, uno de aquellos preciosos monumentos por que tanto suspira el benemérito Editor de su primer viage (1), cuyo extracto es como se sigue.

IX. Viage. Segunda Expedicion de Sarmiento.

Obligados á salir de Sevilla en número de 23 Naves por el desgraciado Duque de Medina-Sidonia (contra la representacion de todos los Pilotos, que con muy acertados juicios marineros le representaban lo próximo del Equinoccio, los bendabales que reynaban en aquellos dias, y la configuracion de la Costa de Europa y Africa, que imposibilitaba correrlos) la víspera de S. Francisco estando entre Cabos les dió un S O. furioso, que les obligó á arribar á Cadiz con pérdida total de la Nao Gallega y de otras quatro que dieron en Rota y en Arenas gordas, entre ellas la nuestra Señora de la Esperanza, que traxo á Sarmiento en el viage anterior, ahogándose en todo 800 hombres; otra llamada la Baraona arribó desmantelada á Sanlucar. 1581. 25 de Set.

Mientras se reparaban fué Sarmiento á Gibraltar de orden del Rey para conferir con el Duque de Medina-Sidonia sobre donde se invernaría en el Brasíl; y aunque manifestaron no

(1) Martiniere hace de estos dos viages uno, y atribuye al primero quanto dice de éste.

1581. convenia el Rio Janeyro, porque la broma destruia las embarcaciones, el Rey desde Lisboa mandó se hiciese allí. Vuelto á Cadiz, un levante hizo garrar, barar y perderse á unos quantos buques; pero los restantes se hicieron á la mar, despues
3 de Dic. de muchos altercados entre Flores que no queria seguir, y Sarmiento, y de malversaciones de sus Maestres.

1582. Fondearon en el Puerto de Santiago en una
9 de Enero. de las Islas de Cabo Verde: se detuvieron mas de un mes: partieron para el Janeyro y en su travesía enfermaron muchos y murieron mas de 150.
24 de Marzo. Llegados perecieron otros tantos en la invernada y otros de los pobladores se huyeron. Construyeron aquí dos casas portátiles de madera, que sirvieron en el Estrecho, y en tanto los Navíos se pudrieron y pasaron del gusano y broma, *menos los emplomados del Rey*: tambien empezaron muchos á hacer agua. Procuró remediarse todos recorriéndolos, y uno por inútil se echó al través. Crecieron en esta Escala las desavenencias entre Flores y Sarmiento, y se separaron en diversas Naves. Los Capitanes y Maestres de las otras vendian escandalosamente sus municiones, y los peltrechos destinados para los Pueblos, y carga-
Fines de Noviembre. ban en su lugar Palo del Brasíl. En este estado dieron la vela 16 Naves. Al primer viento fresco se perdieron el Bergantin y Lancha que se llevaba en piezas para formarlo en el Estrecho y que Flores habia hecho unir en el Janeyro.

Estando en 38° la Nao Riola de mas de 500 toneladas, y que llevaba mas de 350 personas sin tiempo alguno empezó á hacer tanta agua, que no queriéndola socorrer unos, y no pudiendo executarlo otros, pereció totalmente. Flores sobrecogido con esta desgracia volvio atras, si-

guiéndole todos hasta la altura de 28° donde tomó 1582.
un Puerto, que llama de D. Rodrigo, y en cuya 8 de Mayo.
Costa se perdió otra Nao dicha la Santa Marta.
Allí encontraron un Barco con unos Religiosos,
que dixeron habian sido robados en el mismo Puer-
to por tres Naves Inglesas que se dirigian al Es-
trecho: pasaron á la Isla inmediata de Santa Ca-
talina, en donde se avivaron mas las discordias en-
tre el General, que no queria seguir el viage, y
Sarmiento que le instaba á ello. Despues de varios
alborotos y levantamientos de la gente, y de cier-
tos Frayles, Flores para dificultar mas la execu-
cion hizo esparcir que tres de las mejores Na-
ves, que eran la Almiranta, la Concepcion y la
Begoña, no podian mantenerse, y las dexó con 300
Soldados para que se fuesen al Brasíl.

Hicieron vela los restantes y al salir dió en 1583.
un baxo, y perdióse la Nao Proveedora sin que 11 de Enero.
se la socorriese: navegaron con buenos vientos
hasta la inmediacion del Rio de la Plata: en los
34° se descubrió un agua y otros descalabros en la
Galeaza en donde iba Sarmiento y el Almirante
Rivera: por esto se celebró Junta de Comandantes
y Pilotos en la Fragata del General, quien despues
de muchos debates se conformó con el parecer de
Sarmiento, que era continuar; pero prometió se se-
parase al próxîmo Rio D. Alonso de Sotomayor pa-
ra emprender el camino por tierra á su Gobierno
de Chile; esto contra las órdenes de la Corte, que
disponian auxîliase antes las operaciones del Es-
trecho. Separóse con tres Naves en las que llevó
muchas municiones, y aun gentes de las de aquel
establecimiento, quedando para esta Expedicion
solo otras dos y tres Fragatas.

A principios de Febrero llegaron al Magallanes 7 de Febrer.
y empezaron á embocarle con felicidad; pero no

1583. ayudados de la marea, se les frustró por dos veces, y á la tercera levantándose un poco de viento contrario dió todas las velas el General sin fondear, como pudiera, al abrigo del Cabo de las Vírgenes é hizo rumbo al Brasíl sin atender á las representaciones de Sarmiento.

Durante la travesía, en que no quiso aprovecharse de las brisas, que repetidas veces le favorecieron para volver, se separó con otra Fragata, y los tres buques restantes llegaron por Abril al Puerto de S. Vicente, donde hallaron las tres Naves que se habian dexado en Santa Catalina; la una barada y abandonada, despues de un Combate que tuvo con dos Inglesas. Estas Inglesas eran las mismas que habian despojado á los Frayles, de las quales se perdio una en la Costa y las dos restantes estaban en este Puerto quando aportaron aquellas Castellanas, del que partieron acabado el combate. Tambien salió Sarmiento con las suyas para el Janeyro, y á la salida llegó Diego de Flores, y la otra Fragata á enconar mas las pasadas disputas, pues puso en tierra los pobladores que Sarmiento habia recogido de las tres Naves que halló allí, y sin ellos partieron todos para el Janeyro, donde llegaron á principios de
Mayo. Mayo no sin desgracias.

Hallaron en este Puerto á D. Diego de Alcega con 4 Navíos de bastimentos que mandaba Felipe II. de socorro: entrególos por cuenta y los despachos para los Gefes, en que se les animaba á la concordia entre sí y llevar al fin la importante empresa, y se les avisaba que se disponian en Francia baxeles para el Estrecho. Flores resuelto á volverse á España hizo desembarcar á Pedro Sarmiento y el corto resto de prevenciones que le pertenecian, y publicó su regreso. Estando para

executarlo llegó una de las tres Naos, que se sepa- 1583.
raron con el Gobernador de Chile, y dixo se ha-
bian perdido las otras: tratóse de carenarla por-
que venia enteramente desmantelada.

Partio Flores para España dexando al Almi- Junio.
rante Rivera con 530 personas en todo para la
Expedicion de Sarmiento: éste aderezó los bu-
ques, auxilió á la gente como pudo y se hizo 2 de Dic.
á la mar con 5 Naves. Toco en S. Vicente y salió
la vuelta del Estrecho: llegaron con felicidad, 8.
embocáronle, pasaron la primera angostura y die- 1584.
ron fondo á 4 leguas de la segunda; pero la fuer- 1 de Febrer.
za de la marea les rompio las amarras é hizo des-
embocar hasta dar fondo al socayre del Cabo de
las Vírgenes: saltaron á tierra 300 personas y em- 5.
pezaron á alojarse, y sin poder continuar el
desembarco un temporal les obligó á levarse y sa-
lir al mar. Los que quedaban fundaron la Ciu-
dad del Nombre de Jesus en un Valle inmedia-
to provisto de agua. Volvieron las Naos, y da-
das disposiciones para su alixo, un S O. las forzó
á dar la vela, azar que se repitió por quatro ve-
ces, corriendo la última hasta los 49°. Vueltos al
Estrecho se varó exprofeso, aunque no con in-
teligencia, la Nao Trinidad para sacarle quanto
contenia y aprovecharse de su tablazon. Las tres
Fragatas en que estaban Diego de Rivera y An-
ton Pablos, sin orden de Sarmiento, y sin noticiár-
selo siquiera tomaron una noche la vuelta de Es-
paña, dexando solo de servicio la Nao María. Se
aseguró este buque rastreando las anclas perdidas
en las anteriores entradas y Expediciones; y mien-
mientras se descargaba la Trinidad sufrieron los
del nuevo Pueblo un asalto de los Indios, á quie-
nes pusieron en huida.

Dispúsose que la Nao María continuase hasta 20.

1584. la punta de Santa Ana, donde se debia poblar; y aunque por tres veces la marea y el viento le impidieron embocar la primera angostura, y la hicieron correr hasta la mar, consiguiólo al fin. Pedro Sarmiento dando orden en las cosas de la nueva Poblacion, que se adelantaba, partió por tierra en pos del Navío con 100 arcabuceros y
4 de Marzo. rodeleros.

En el camino, que fué penosísimo por los rodeos y por la falta de sustento, hubo un pequeño combate entre Españoles é Indios y los Perros de ambas partes: los Españoles perdieron un Soldado y salieron heridos 10: los Indios á su Capitan y al fin huyeron. Continuó el camino y las miserias hasta mas de 70 leguas, que por la Costa del Estrecho si se hubiera podido seguir
23. serian apenas 30. Pasado el término de la gente grande hallaron mejor tierra y caza; pero abrumados de trabajos no querian ir mas adelante y se amotinaron de modo, que solo pudo sosegarlos la vista del Batel de la Nao María que ya llegaba á su socorro: en él los rendidos al cansancio y los otros por tierra se juntaron con los del Navío, que estaba surto en un Puerto inmediato, y alegres se contaron recíprocamente las muchas veces que hasta llegar allí estuvieron para perecer unos y otros.

Reconocido este parage que creyó el mas oportuno para poblar, tanto por lo que abundaba de caza y pesca, como por estar en la mitad del Estrecho y poderse ir en una marea á la primer angostura, que solo distaba 25 leguas, fundó con las mismas solemnidades que la primera otra Ciudad, que llamó del Rey D. Felipe, y hasta principios de Abril se continuó dándole forma y aumentando sus edificios, entonces todos de madera.

Entró el Invierno tan de golpe que en 15 dias no cesó de nevar: se embarcó Pedro Sarmiento con 30 hombres para visitar á los de la Ciudad de Jesus, como se los habia prometido, y entender en fortificar las angosturas. Este dia hubo un eclipse total de Luna, que advierte Sarmiento no estaba calculado, ni notado en las Efemérides trabajadas para aquellas partes. Llegó al fondeadero de la primera Ciudad; pero un furioso viento, faltándole la amarra, le hizo salir á la mar y durando mas de 20 dias, le forzó á volverse al Brasíl, S. Vicente, y Rio Janeyro, donde llegó con solo media pipa de harina de raices, y con hombres ciegos por el frio, y otros partidos los dedos de los pies. Tambien aquí estuvo encallada la Nao. Mandó un Barco con harinas para el Estrecho, y él partió á Pernambuco á tomar otros mas grandes que conducir á sus Poblaciones. Proveyóse en efecto, salió para la Bahía con designio de recorrer su Nao: llegó á estar á la vista; pero un recio viento arrojó el Navío á la Costa y le hizo pedazos: lo mismo á los Bateles al llevar la primera barcada á la orilla: y Pedro Sarmiento escapó en una tabla harto maltratado. Volvió á la Bahía, y empezó á rehabilitarse de nuevo, siempre constante en ir al Estrecho; á cuyo fin adquirió un buque de 50 á 60 toneladas, que cargó de armas y de quanto juzgó que allí fuese de servicio: partió de este Puerto, y fué al del Espíritu Santo á tomar algunas ropas con el mismo objeto. En todas estas escalas daba cuenta á la Corte de sus acaecimientos. Partió para el Janeyro, de donde habia salido el Barco de socorro para las nuebas Colonias habia un mes; siguióle con igual intento; y estando en los 39° le sobrevino tan fuerte borrasca, que *le parecia que todos los Elemen-*

1584.

25 de Mayo.

7 de Set.

1585.
13 de Enero.

13 de Febr.

1585. *tos andaban hechos un ovillo* (1). Hizo quanto pu-
do, á costa de sacrificar quanto llevaba, para sal-
var la Nao, con la que al cabo de 51 dias arri-
bó al Janeyro, en donde tambien halló de arriba-
da el Barco que habia enviado con harinas. Tar-
dó en recorrer su Navío en el que castigó un
motin de los que ya no querian obedecer; y pa-
sada enteramente la estacion favorable para la nave-
gacion del Estrecho, tomó la resolucion de vol-
verse á España, y con este designio dió la vela.
26 de Abril. Tocó en la Bahía: salió para seguir su derrota,
14 de Mayo. y estando entre Terceras fué hecho prisionero por
22 de Junio. tres baxeles Ingleses, á que por su estado no pu-
11 de Agost. do hacer la menor resistencia, contentándose con
la precaucion de echar todos sus papeles al agua (2):
le trataron al principio muy mal; pero averigua-
do quien era, á él y á un Piloto llevaron á In-
31. glaterra dexando al Barquichuelo con los restantes.
Despues de haber mudado várias prisiones y Pue-
14 de Sept. blos, le presentaron á la Reyna Isabel, á la que ha-
bló, usando ambos del Latin. Pasáronle várias aven-
turas hasta darle pasaporte para España y un pre-
1586. sente de 1000 escudos. Partióse de Londres y por
30 de Oct. Flandes llegó á París: tomando la posta, le pren-
21 de Nov. dió en Burdeos un Capitan del Vizconde de Bear-
11 de Dic. ne, que por las desavenencias que habia en la Co-
marca entre Católicos y Hereges hacia la guerra á
aquellos. Padeció muchas y estrechas prisiones, has-
ta que Felipe II. despues de la última, de donde
salió cano y sin dientes, dió porque le liberta-
1590. sen 6000 ducados y quatro Caballos. Vino á Es-
15 de Set. paña, y en el Escorial escribió la relacion circuns-

(1) Es nna de las expresivas frases con que pinta este uracan.
(2) Mandábalos el Corsario Ingles Whiddon. (*Historia general de los Viages*, lib.2. pag.288.)

tanciada de todo (1). Este fin puso á su infeliz 1590.
Expedicion al Magallanes Pedro Sarmiento, y con
ella cesaron por entonces las de los Españoles,
haciéndose todos del dictamen del Duque de Alba,
que quando los Navíos no llevasen mas que amarras para sustentarse y no perder lo navegado irian harto cargados (2). Mas infeliz suerte tuvieron
los pobladores que quedaron en el Estrecho, cuyos infortunios tocan al viage de Ingleses, que siguió inmediatamente.

X. Viage. Primera Expedicion de Thomas Candish.

La fama y las riquezas que se adquirió Drake
con su viage estimularon á Thomas Candish á emprender otro semejante: armó á sus expensas 3
Navíos, que llevaban 123 personas. Partió de Pli- 1586.
mouth: tocó en Sierra Leona, y destruyendo una 21. de Julio
Aldea de Negros ensayó en la Costa de Africa 7 de Set.
lo que meditaba en las de América: aportó á las 10.
Islas de Cabo Verde: reconoció el Brasíl en los
47°: llegó á un Puerto, que llamó Deseado, del
nombre de uno de sus buques, y en el que tu-

(1) Hasta aquí contiene la relacion de MSS. de este viage firmada de Sarmiento, de cuya letra son los últimos párrafos. Está dirigida al Rey, y contiene la copia 132 páginas de letra regularmente estrecha. Toda ella respira la pasion mas enconada contra el General Flores, del mismo modo que el panegírico mas cabal del que la dictó. Los muchos y complicados desastres que desde el principio tuvo esta Expedicion los achaca todos á la impericia, á la cobardía, á la mala fe de Flores, y al odio personal que tenia con Sarmiento; pero como está escrita por este tan interesado, aunque hablando con el Monarca, y con la mayor firmeza y con cierto desembarazo militar, parece debe leerse con alguna circunspeccion, si no en quanto á la realidad de los hechos, que estan referidos con el mayor ayre de veracidad, en los sugetos que señala como únicos móviles de las desgracias. Otros Historiadores imparciales no dexan de atribuir el malogramiento á la mala conducta de Flores. (Bartolomé Leonardo de Argensola *Historia de las Molucas lib.4. in fine.*)

(2) Herrera *Descripcion, lib.4. pag.52.*

1587. 3 de Enero. vo una refriega con los Patagones: partió de él, y barajando la Costa montó los Cabos Blanco y de las Vírgenes: dió fondo, y por una tempestad de mas de setenta horas perdieron las amarras.

6. Algunos dias despues embocó el Estrecho: al siguiente tomó á su bordo un Epañol llamado Thomé Hernandez, que era uno de los pocos que sobrevivian á esta fecha. Este les refirió lo acaecido en toda la Expedicion hasta la ida de Sarmiento (1), y añadió, que habiéndose él quedado en la Ciudad de D. Felipe, al cabo de dos meses llegó por tierra la gente de la otra, que contó lo acaecido á Sarmiento. No pudiendo alimentarse todos determinó Biedma, que era el Gefe, volviesen 200 á la primera Ciudad del Nombre de Jesus por si embocaba algun Navío pedirles socorro, quedándose él con los demas pobladores. Pasado este Invierno y entrado el siguiente, á causa de que la gente se iba muriendo de hambre, determinó Biedma embarcarse con 50 que quedaban en dos Barcos que construyó al intento: perdióse el uno en los arrecifes de la Punta de Santa Brígida, y no cabiendo todos en el otro, se volvió Biedma con 20, dexando 30 con Hernandez, á que mariscasen en aquella playa para poderse sustentar. Pasado este segundo Invierno, se juntaron los de ambas divisiones en número de 15 y 3 mugeres, pues los demas habian perecido de hambre, y se dirigieron á la primera poblacion, hallando en su tránsito muchos cadáveres de Españoles. Pasada la Punta de S. Gerónimo descubrieron tres Navíos que

(1) Todos estos acontecimintos estan tomados de la declaracion de este Español, de la que se hablará adelante, y lo que concuerda con la extractada de Sarmiento, en lo que los dos fueron testigos, es una prueba de la verdad de ambas.

venian corriendo un tiempo (eran los de Candish): 1587.
se hicieron recíprocas señales y en un Batel llegó el Comandante. Oidas estas lástimas quedóse con Hernandez, y dixo á los que le acompañaban fuesen á los otros para decirles que allí lo esperaba.

Pero llegado á su Navío, aprovechándose del tiempo favorable siguió sin aguardar la direccion del Estrecho. En la Isla de los Patos hizo muy buena provision de ellos: dió fondo en la Ciudad de D. Felipe, que denominó Puerto de la Hambre: hizo agua y leña aprovechándose de la ruina de aquella Poblacion: esperó para tomar su Artillería, ya que no habia esperado para salvar sus
míseros habitantes (1). Dió la vela y pasó con 14.
alguna detencion lo que quedaba del Estrecho:
padeció borrascas, y en los 45° se le separó un 24 de Febr.
Navío. Tocó en la Isla de Santa María, que fué la primera tierra que vió: aquí se le reunió el Navío separado: proveyéronse de vituallas, y no habiendo podido tomar por la cerrazon á Valparaiso, que era adonde se dirigian, se hallaron so-
bre el Puerto Quintero, donde se mostraron 3 30.
Españoles á reconocerles. Quisieron engañarles por medio de Hernandez; pero este dixo quienes eran, y se lo ocultó á Candish, por lo que mandó gente para hacer bastimentos con el mismo Thomé Hernandez, dándole ocasion de huirse á los suyos, que prevenidos por él dieron sobre los Ingleses matando 12 y prendiendo 9, de los qua-

(1) Entre el gran número de equivocaciones que contiene el extracto de este viage en la coleccion traducida por Prevost (*tom.* 11. *lib.* 2. §. 3. *pag.* 11. *y siguientes.*) que seria tan prolixo como inútil ir manifestando, no se puede omitir la falsedad con que asegura tomó Candish á su bordo todos los pobladores que quedaban en el Estrecho.

1587. les tratándolos como Piratas se ahorcaron seis (1).

Hízose á la vela Candish, y como un fuego
devorador corrió toda la Costa, reduciendo á ce-
nizas sin provecho suyo quantos Pueblos podia.
26 de Mayo. Paita, Puna, la Poblacion de Rio dulce, las pre-
2 de Junio. sas y los Navíos que hallaba en Astillero tuvie-
12. ron esta suerte. Cortaron la equinoccial, dieron
1 de Julio. vista á la Nueva España y el Puerto y Ciudad
de la Natividad, y várias otras presas tuvieron
24 de Agost. igual destino: tocó en la Bahía de Santiago y en
26. la punta occidental de la California, donde re-
14 de Octub. novó su aguada: se apoderó despues de un com-
9 de Nov. bate del Galeon de Manila con buena porcion de
oro y preciosos frutos: puso en aquella tierra in-
culta á su miserable equipage: se reservó el Pi-
19. loto y quemó el buque: hizo rumbo á las Is-
las de los Ladrones, que avistó á los 45 dias:
en el intermedio se le desunió el Almirante para
no volvérsele á unir: refrescó en estas Islas: lle-
1588. gó al Cabo del Espíritu Santo en las Filipinas,
14 de Enero. donde tambien tomó refrescos, ahorcó al Piloto
Español diciendo habia averiguado que queria ha-
24. cerle una traycion: estuvo en las inmediaciones
8 de Febrer. de Gilolo: dirigióse á Java y de allí dió la ve-
1 de Marz. la para la Costa de Africa, que avistó á 50 le-
11 de Mayo. guas del Cabo de Buena Esperanza: estuvo en la
8 de Junio. Isla de Santa Elena, en las Azores y en el Puer-
23. to de su primitiva salida al cabo de 2 años, 5 se-
manas y 4 dias: soberbio, y no contento con su

(1) Aquí concluye la declaracion que de orden del Virrey del Perú, Príncipe de Esquilache, dió en 21 de Marzo de 1620 el mismo Hernando Thomé ante Escribano ya de edad de 62 años. Este MSS. paraba entre los del Teniente General Marques de Tabalosos, y le publicó D. Bernardo Iriarte á continuacion del primer Viage de Sarmiento. Candish en su Diario difiere mucho de la relacion del Español.

prosperidad lo que le incitó á repetir otros viages que no tuvieron tan feliz éxito (1). 1588. 7 de Sept.

XI. Viage. Expedicion de Merik.

Andres Merik, Inglés, salió de Postmouth con un Navío llamado el Plaisir, proyectando penetrar por el Magallanes al Pacífico; pero las recias tempestades y los repetidos riesgos á que se vió expuesto en el Estrecho le obligaron á retroceder y dirigirse á Europa sin haber podido lograr el objeto de su Expedicion. 1589.

XII. Viage. Expedicion de Chidley.

Juan Chidley, tambien Inglés, que emprendió la misma carrera, no logró que entrase mas que un buque de los de su Esquadra en el Estrecho: este despues de muchos contratiempos restituido á Europa naufragó en la Costa de Normandía. 1591.

XIII. Viage. Segunda Expedicion de Candish.

Salió Candish con 5 buques é igual intento que la vez primera: costóle 20 dias llegar desde Portugal á las Canarias y 27 á la línea, donde casi todos enfermaron: llegó al Brasíl y el Piloto de un Navío de que se apoderó dixo estaban en Cabo Frio: tocaron en la Isla Grande á 12 leguas de la Bahía de Todos Santos, donde se refrescaron: los desórdenes que executaron en esta escala, *tratándose entre sí como Judios y Turcos*, fueron presagio de lo que le sucedió en adelante. Hubo muchos alborotos; saquearon despues la Bahía de Todos Santos, y de allí se dirigieron al Estrecho. En la altura del Rio de la Plata sufrieron una gran borrasca que los dispersó; pero se reunieron en el Puerto Deseado donde se refrescaron de nuevo. Salieron para el Estrecho, le embocaron, y por la contrariedad de los vientos

(1) *The prosperous Voyage of Mr. Candish, Esq. &c. Firts volume of Navigantium at Itinerantium Bibliotheca, lib.* 1. *cap.* 5. *pag.* 24.

1591. se detuvieron en el Puerto de la Hambre: la padecieron todos, y muchos frios é indecibles trabajos: y habiendo corrido hasta 50 leguas hácia dentro del Estrecho con mucha mortandad y sin poder desembocar, por el motin de su equipage hubo de volverse al Brasíl. Perdió dos buques en esta travesía: se le separó otro en una tempestad dexando solo á Candish: llegó á S. Vicente: se le reunió el buque separado, y despues de várias aventuras se fué otra vez, dexando á Candish sus heridos y enfermos, y llevándose consigo los Cirujanos. Llegó Candish á la Isla de S. Sebastian, donde hizo aguada: quiso volver al Estrecho; pero su gente toda juró que no lo permitiría: hubo otro motin en que quisieron matarle, y un Irlandés llevó á los Portugueses á la Isla, los que ó hicieron prisioneros ó dieron muerte á quantos estaban en ella. Candish aun insistia por volver al Estrecho sin convenir su tripulacion: propuso por apaciguarla ir á Santa Elena; pero con todo quisieron mientras dormía dar la vela, y ya en la mar nunca le dexaron gobernar al S. No fueron hasta Santa Elena, y se dirigieron á pesar de Candish á Inglaterra, á la que él en sus circunstancias actuales tenia tanto horror como su Marinería al Estrecho. Estando en el 8° N. hizo su testamento y escribió una Carta que contenia hasta esta altura, y se ignora si llegó á Inglaterra, ó si acabó sus dias en la mar (1).

XIV. Viage. Expedicion de Ricardo Hawkins.

No desistieron de su intento los Ingleses con este contratiempo, antes con el vasto objeto de

(1) *The last and disasterous Voyage of that famous Navigator Mr. Tho. Candish, &c.* en la citada *Biblioteca*, *lib.* 5. *cap.* 3. *pag.* 695. Martiniere asegura que murió en el Estrecho; pero hay muy poco que fiar de la exâctitud de este Geógrafo.

ir á la China, al Japon, á las Filipinas y Molucas por el Magallanes (1), equipó á su costa Ricardo Hawkins dos Navíos y una Pinasa en Abril de 1593: el mayor era de 500 toneladas (2) y 32 cañones; pero con tan ruin Marinería, que por ella y los malos tiempos, despues de varios desastres en el Canal, le costó 3 meses llegar hasta las Canarias. En las Islas de Cabo Verde perdió por enfermedades casi la mitad de su gente, y habiéndolas montado sufrió un gran peligro, porque errada su estima por causa de una corriente que le aconchó en la Costa estuvo para estrellarse en la Guinea. En las inmediaciones de la línea perecieron muchos del escorbuto, y esto y los vientos contrarios dió lugar á muchas murmuraciones. Hácia mediados de Octubre empezaron á tener buen tiempo: avistaron el Cabo de S. Agustin, tomaron un Puerto en la Costa, en donde le requirieron partiese dentro de 3 dias, dándole un corto refresco de naranjas para los enfermos. Descubrieron el Cabo Blanco y fueron á la Isla de Santa Ana en 22° 30′ S. donde se refrescaron con varios sucesos. Dieron la vela ya todos convalecidos, y despues de un mes de navegacion llegaron á Cabo Frio y se dirigieron al Estrecho. En la travesía tomaron á un Portugués cargado de azucar que iba por negros para el Rio de la Plata, y en la altura de este Rio y á 50 leguas de él los separó un temporal, de lo que se valió el Capitan del otro Navío para volverse á Inglaterra. Entre los 48° y 49° vieron tier-

1593.

(1) Lope de Vega en su *Dragontea*, que llamó Poema épico, aunque no se aparta un punto de la verdad histórica, dice, que para vengar una rota que padeció su padre en S. Juan de Ulúa. Véase todo el canto 2. 3. y 4. en que habla de esta Expedicion.

(2) Lope de Vega.

1593. ra que no conocieron y á la que no pudieron atracarse. Al fin embocaron el Estrecho y en la Isla de los Páxaros hicieron muy buena provision de ellos: en uno de sus Puertos recorrieron sus Navíos, y en todo el Estrecho vieron muy pocos habitantes. Salieron al Pacífico, pasaron de largo á Valdivia é Isla de Santa María; costearon hasta los 33° y llegaron á la Isla de Juan Fernandez. Entraron en Valparaiso, pillaron los buques que hallaron en su Puerto, y ricos con la carga de otro que entró entretanto, salieron para Quintero, Arauco y Pisco, donde estuvieron dados fondo. Aquí les persiguió una Armada dispuesta por el Virrey del Perú compuesta de 6 buques á la orden de D. Beltran de Castro su cuñado: sobrevino una borrasca y lograron evadirse á favor de la obscuridad de la noche: hicieron una presa de un navichuelo de 100 toneladas y 8 hombres de tripulacion estando 50 leguas al N. de Lima: continuaron hasta el Guayaquil y Cabo de S. Francisco, cortaron la línea, y fueron hallados de nuevo por la Esquadra del Perú, sin poder evitar el combate: mientras se preparaban á él no podian ser mas temibles los fieros y bravatas de la tripulacion Inglesa, segun refiere su Comandante, y que se les olvidaron al punto, pues al llegar los Españoles quisieron arriar la bandera, no lo consintió entonces el Capitan; pero lo executó despues de una honrada defensa dándose prisionero de Guerra (1). Todos fueron muy bien tratados, y Hawkins en Panamá, en Lima, en el Cuzco y hasta en Sevilla donde le conduxeron, siempre fué mirado con distincion,

(1) Este combate le describe Lope de Vega en el citado canto 3.

por lo que hace el elogio de sus vencedores, prometiendo en su Diario una segunda parte de estos acaecimientos, que no ha visto la luz pública (1), y con este escarmiento cesaron en la América Meridional los Corsos de los Ingleses. 1593.

No duró mucho la quietud en estos mares. Los Holandeses, á quien el entusiasmo de la libertad unido al furor de la guerra civil, y á su fanatismo religioso les habia revelado contra su Soberano Felipe II. quedaron privados del comercio con España y Portugal, que era casi el único con que subsistian, y constreñidos á buscar el de Oriente (2), como su Marina distaba todavía mucho de aquel estado de esplendor que necesitaba para auxiliar abiertamente estas Expediciones, fué forzoso que los particulares por empresas clandestinas y caminos extraviados lo emprendiesen. Algunas asociaciones particulares despues de inútiles tentativas al N. y de otras á las Indias por el rumbo de los Portugueses, antes de fixar por él su rico comercio, determinaron hacerle por el Magallanes (3).

XV. Viage. Expedicion de Jacobo Mahu.

La primera Esquadra que una de estas compañías equipó la confió á Jacobo Mahu, constan-

(1) De estas tres últimas Expediciones Inglesas no da mas notícia la Coleccion que hemos podido adquirir, la de Hakluis de 1600 (que no se encuentra en nuestras Bibliotecas) trae sus Diarios circunstanciados; y de esta última una escasa notícia. Martiniere en el tom. 2.

(2) *Recueil des Voyages qui ont servi á l'establissement et aux progrés de la Compagnie des Indes Orientales*, tom. 1. pag. 263.

(3) Véanse los viages emprendidos á este fin en 1594, 1595 y 1596, á que siguió despues en 1606 el de Hudson con iguales miras, aunque con diversas derrotas, todos muy dignos de leerse, y que estan en el tom. 1. de esta Coleccion á las pag. 55. 69. 87. y 210.

1598. do de 5 buques desde 500 á 150 toneladas, en
27 de Junio. los que iban 547 personas. Dió la vela, y el tiempo le obligó á arribar á las Dunas, de donde volvió á hacerse á la mar, y en la altura del Cabo de S. Vicente batió á 4 embarcaciones Inglesas por creerlas Españolas. La ignorancia de los Pilotos, y no haber visto á tiempo la Costa de
19. Africa, casi les hizo dar en ella: algunos toma-
31 de Agost. ron la Isla de Mayo, y todos fondearon en la de Santiago, donde despues de muchas hostilidades salieron sin haber obtenido víveres, lleván-
10 de Set. dose un Barco de 30 toneladas: tocaron en la Isla Brava á ese efecto. Murió del escorbuto que reynaba en la Esquadra su General Jacobo Mahu,
24. y le succedió en el encargo el Vice-Almirante Simon de Cordes. Aumentándose el contagio á 3° al S. de la línea, determinaron arribar á Annobon;
2 de Nov. pero descubrieron la Costa de Manicongo donde abordaron, corrigiendo un error de 120 leguas en su estima: y se les separó para siempre el Barco que tomaron en Santiago, que llevaba 11 hombres: saltaron á tierra y no logrando resta-
9 de Dic. blecerse dieron la vela para Annobon, adonde con nuevas hostilidades adquirieron muy pocos víveres. Esto unido á que tampoco les favoreció aquí el temperamento, les hizo dar la vela para el
1599. Estrecho, quemando antes quanto pudieron de la
2 de Enero. Isla. Aumentando latitud empezaron todos á restablecerse: llegaron á la altura del Rio de la Pla-
12 de Marzo. ta, y siguiendo la Costa embocaron el Estrecho.
6 de Abril. Estando en la Bahía Grande murió uno de los Comandantes, y el duro Invierno les costó mas de 100 hombres. Siguieron por el Estrecho, y en la Bahía que llamaron de Cordes trataron con los Patagones: en ella por la estacion y falta de víveres padecieron indeciblemente. Partieron, y en otra

Bahía de la Costa del S. fundaron una Orden de 1599.
Caballería para perpetuar *la memoria de un viage* 23 de Agost.
tan extraordinario y peligroso, en un Estrecho que ninguna otra Nacion habia emprendido pasar con tantos y tan grandes buques. Entre varios capítulos que debian observar los Caballeros era uno "exponer libremente su vida y hacer todos sus es-„fuerzos para que las Armas Holandesas triunfa-„sen en el Pais en donde el Rey de España sa-„caba tantos tesoros empleados por tantos años en „hacer la Guerra y oprimir á los Paises-Baxos." Nombróse esta Orden, *el Leon desencadenado.* Partieron de aquí, y desembocaron el Estrecho 6 buques, porque habian armado la Chalupa del 23.
General como Pinasa. En la mar del S. los sepa- 3 de Set.
ró una tormenta, quedando unidos, aunque en muy mal estado los Navíos la Fé y la Fidelidad, los quales despues de muchos riesgos embocaron de nuevo al Magallanes, y dieron fondo en una Bahía 1 de Octub.
de él y succesivamente en otras, donde continuaron sus trabajos hasta separarse para siempre contra su voluntad, dirigiéndose el buque la Fé, que 9 de Dic.
mandaba Sevaldo Veert, á la Bahía de Cordes, donde encontró á Oliver-Van-Noort con su Flota, de que hablarémos despues. Siguiole algun tiempo; pero no aguantando su buque de tantos modos quebrantado la conserva de los otros, hubo de continuar el Estrecho hácia el N. y pasados indecibles apuros de desembocarle al cabo de nueve 1600.
meses de tan penosa demora en estos parages. Cor- 21 de Enero.
taron la línea, despues el trópico de Cancer siem- 15 de Marzo.
pre acortando la racion; llegaron al fin al Canal 21 de Mayo.
de la Mancha, y corridos 25 meses de tantos ries- 6 de Julio.
gos al Puerto de la salida.

El Almirante Simon de Cordes y otro buque llegaron á la Isla de Santa María en la mar del S.

1600. donde los Indios le mataron y á 23 de su equipa-
ge (1): despues uno de estos buques fué apresado
en Valparaiso y conducido á Lima (2), y el otro
que era el del Almirante, perdido su rumbo, lle-
gó al Japon casi sin gente, de suerte que 14 per-
sonas que quedaban le abandonaron, y el último
buque de esta Esquadra fué tomado en las Mo-
lucas por los Portugueses (3). Tal fué el destino
de la Orden de Caballería que se erigió en los 52°
de latitud.

Casi al mismo tiempo que la antecedente Ex- XVI. Viage. Expedicion de Oliverio Noort.
pedicion otra de las Compañías particulares Ho-
landesas equipó una segunda Flota, que consta-
ba de los Navíos el Mauricio, Almirante, el
Enrique Federico, Vice-Almirante y dos Yats.
El mando en Gefe se confirió á Oliverio Noort,
y la confianza en el rumbo á Melis, Piloto In-
gles, que habia ido con Candish. El total de per-
13 de Set. sonas ascendia á 248. Salieron de Roterdam y to-
caron en Plimouth, de donde dieron la vela para
25. la Isla del Príncipe. Aquí los Portugueses mata-
ron al Piloto, á un hermano del General y á
otros: uno de los primeros orígenes del odio en-
tre estas dos Naciones, que tan caro ha costado
26. al agresor. Noort dió la vela haciendo rumbo al
1599. Brasil: entró con sus quatro buques en el Rio Ja-
9 de Febrer. neyro con intencion, que se le malogró, de ha-
cer daño á los Portugueses: salió, y lo avanza-
do de la estacion y la contrariedad de los tiem-
2 de Abril. pos le obligó á tomar la Isla de Santa Clara, des-
pues de haber sido rechazado de Rio dulce: aquí
se murieron algunos de escorbuto, y por eso se

(1) *Tom. 3. de la misma Coleccion, pag. 56.*
(2) *Ib. pag. 60.*
(3) *Ib. pag. 147.*

vió en la precision de quemar uno de los Yats, 1599.
y por el temor de la proxìmidad del Continen- 21 de Junio.
te á dar la vela para el Puerto Deseado. Allí 20 de Set.
se refrescó y proveyó con mas de 500 páxaros Ni- 29.
ños y partió para dar fondo en el Cabo de las Vírgenes á los 14 meses de viage y con pérdida de 100
personas. Despues de 5 tentativas inútiles embo- 4 de Nov.
có Noort y el Yat la primera Angostura : tuvo un 24.
reencuentro con una tropa de naturales de la Costa del Fuego, á quienes mató, tomando consigo quatro muchachos y dos muchachas: partió á buscar el Puerto de la Hambre, de cuya Poblacion no encontró ni vestigios: pasado el Cabo Froward dió fondo en una Bahía, donde se le reunió el Vice-Almirante y otro buque Holandes, que era el de Sebaldo Veert, de que se ha hecho mencion, y en donde construyeron una gran Chalupa. Todos pasaron á Bahía Galante, y en tanto que en una Junta formaban el Plan de sus operaciones en el Pacífico, el Almirante sin orden alguna se puso á la vela. Alcanzósele algunos dias despues, y en la Bahía que nombró Noort de Mau-
ricio, hecho Consejo de Guerra, se le dexó en 1600.
una playa con muy escasas provisiones. Los de- 24 de Febr.
mas desembocaron, constando entonces el equi- 29.
page de 147 hombres; pero despues se le separó
la Vice-Almiranta. Noort reconoció la Costa de 14 de Marzo.
Chile: hizo escala en una Isla inmediata: se apo- 21.
deró de una Nao Española de cerca de 60 to- 26.
neladas nombrada el Buen Jesus: tocó en Valpa-
raiso y quemó tres buques que halló en su Puer- 28.
to: hizo otras escalas en la misma Costa, y pu-
so en libertad al Capitan Ibarra y demas gente de 5 de Abril.
su presa, reservándose al Piloto y á algunos negros esclavos. Este Piloto les dió notícias de toda la Costa hasta Panamá, que se le pagaron echán-

1600. dole al agua, por no haber descubierto el mucho
oro que traia el Buen Jesus de la Isla de Santa
María, y que botó antes de entregarse, con otros
crímenes que Noort asegura confesó en un largo
30 de Junio. tormento. La misma presa fué abandonada porque
hacia mucha agua. Determinó atravesar á las Is-
las de los Ladrones y llegó á una de ellas, don-
15 de Agost. de se refrescó dirigiéndose á las Filipinas. Aquí
15 de Set. reconocieron uno que creyeron el Estrecho de Ma-
14 de Octub. nila, y tambien fueron reconocidos desde una Ca-
noa por un Español que rezelaba de acercarse; pero
Noort le aseguró presentando en la borda á un
Marinero vestido de Frayle, y fingiéndose Fran-
ceses, que tenian comision del Rey de España para
ir á Manila, se procuró abundancia de víveres.
20. Descubierta su ficcion dió la vela y tomó la Isla de
Capul, última de las Filipinas, donde quemó qua-
tro Lugares cuyos habitantes no querian proveerle
de lo que necesitaba. Desde este punto empeza-
ron á cometer muchas piraterías contra Indios, Es-
pañoles y Chinos indistintamente, y determina-
dos de saquear á Manila entraron en su Bahía.
1 de Nov. Armados por el Gobernador dos buques mercan-
tes para defenderse, se apoderó el uno del Yat Ho-
landes; pero Noort despues de un terco aborda-
ge, y de un duro combate de un dia entero hizo
zozobrar el otro Navío, navegando sobre las ca-
bezas de cerca de 200 miserables naúfragos, que
26 de Dic. pedian misericordia. De aquí reducido su equi-
page á 48 personas se dirigió á Borneo, en cuyo
1601. Puerto entró y se proveyó de bastimentos; pero
5 de Enero. viendo preparativos hostiles contra él dió la vela.
Por un Champan tuvo notícias del Almirante Se-
valdo Veert, y confundido para continuar su na-
vegacion por la multitud de canales que forman
tantas Islas en aquellos mares, usando del dere-

cho del mas fuerte, se apoderó de un Junco, cuyo 1601.
Piloto le conduxo á la Isla de Java. Partió, reco- 16.
nocio la Costa de Africa entre los Cabos Falso 5 de Febrer.
y Buena Esperanza: tocó en Santa Elena, y sin 24 de Abril.
suceso notable entró en Roterdam con su solo bu-
que, y este muy disminuido de tripulacion, sin 26 de Agost
ningun descubrimiento ni mas gloria que la de
haber dado la vuelta al Globo (1).

Unidas estas compañías Holandesas de particu- 1602.
lares dirigieron mientras las Expediciones anteriores y en este año otras por el extremo meridional del Africa, hasta que formada su famosa compañía de las Indias Orientales gozó el privilegio exclusivo de estos viages, haciendo antes de fixar su derrota por el Cabo de Buena Esperanza algunas tentativas por el Magallanes.

XVII. Viag. Expedicion de Spilberg.

El Almirante Spilberg, Aleman al servicio de
Holanda, que ya habia mandado otra Expedicion 1614.
á las Indias Orientales, emprendió su viage con 8 de Agosto.
6 Navíos armados por la compañía de 1400 tone-
ladas el que él montaba, y el de su Vice-Almi-
rante de 1260: pasó las Islas de Cabo Verde y sus 9 de Dic.
baxos, y avistó la Costa del Brasíl. En las inme-
diaciones del Janeyro hicieron su aguada y pasa-
ron por las armas á algunos que se querian le- 1615.
vantar con un Yat. Recorrió la Costa hasta San 4 de Enero.
Vicente donde hizo una presa que quemó en ade-
lante y tuvo hostilidades con los Portugueses. Hí- 31.
zose á la mar y en el Rio Gallego dió fondo: se 7 de Marzo.
separaron en las inmediaciones del Estrecho y uni- 9.
dos ya tuvieron mal tiempo, que no retardó el dar

(1) Este viage está muy circunstanciado en el tom 3. de la citada Coleccion desde la pag. 1. á la 153. y en su extracto no mal hecho en la de Prevost tom. 10 lib. 2. pag. 337. á 363. Otras particularidades de él refieren los AA. Españoles que cita Solórzano *lib.* 1. *cap.* 8. *n.* 40.

1615. fondo en el Cabo de las Vírgenes. Los Coman-
25. dantes resistian pasar el Magallanes y eran de opi-
nion que desde allí se hiciese rumbo al Cabo de
Buena-Esperanza. Embocaron no obstante quatro
28. buques: pasado el Cabo Froward asegura que vió
11 de Abril. un canal ó Estrecho, por el que se descubria la
gran mar, y que á no haberse separado el Yat
le hubiera hecho embocar creyendo que se halla-
ría en la mar de Chile. Se reunieron todos en
14. la Bahía de Cordes y adelante notó otro pasage
al S. que no tomó por no contravenir á las ór-
denes que llevaba de seguir por el Estrecho sin
6 de Mayo. buscar nuevos pasos. Desembocáronle ponderando
esta fortuna y lo peligroso de tal navegacion. Re-
21. conocieron la Costa de Chile y dieron fondo en
una de sus Islas inmediatas y despues en la de San-
24. ta María que desbastó toda y quemó sus Pobla-
ciones por la sospecha de que un Español le ar-
29. maba una zalagarda. Dió tambien fondo en Val-
paraiso al que pusieron fuego sus mismos habitan-
12 de Junio. tes. Zarpó de aquí y siguió visitando toda la Cos-
ta siempre prevenido por un Barquito Español que
avisaba á todos de los movimientos de la Esqua-
dra y mandaba diariamente partes á Lima. De aquí
salió un Armamento compuesto de 8 velas, las 5
de 24 hasta 4 cañones y las restantes sin ellos.
17. Juntóse con los enemigos; y despues de un com-
bate obstinado de toda una noche y el dia siguien-
te, en el que el ningun orden de los Españoles,
la superioridad del cañon Holandés y una calma
ocasionó á los primeros la pérdida total de los
principales buques, que se fueron á fondo, se di-
20. rigió Spilberg para Lima, de cuyo Puerto huyó
por las baterías de tierra deteniéndose á su entra-
10 de Agost. da. Siguió la Costa, saqueó y quemó á Paita y
continuó haciendo escalas para proveerse de víve-

res hasta anclar en el Puerto de Acapulco y dar 1615.
en cambio de bastimentos todos los prisioneros que 11 de Oct.
llevaba, y siguio la Costa haciendo desembarcos
y hostilidades hasta el Puerto de la Natividad. Re- 15 de Nov.
solvieron partir á las Molucas y llegaron á avis- 26.
tar las de los Ladrones, habiendo tenido en la 1616.
travesía muchas enfermedades y muertes. Proveyéronse de algunos víveres é hicieron rumbo á Manila, en cuyo Estrecho fondearon y con Prácticos del Pais le siguieron hasta la Isla de Luzon 9 de Febrero.
en donde tambien fondearon y luego en su Puerto. 19.
Informado de la Esquadra Española que habia 27.
partido á las Molucas (1) sin esperar la contestacion de Manila sobre el cange de prisioneros, se dirigió hácia aquellas Islas aprovechándose de la Monzon con toda su Armada, que aún constaba de 6 buenos Navíos recientemente habilitados y con suficiente número de Marinería y Sol- 10 de Marz.
dados. Visitando diversas Islas de este Archipiélago llegaron á Terrenate con várias escalas en todos 29.
los establecimientos Holandeses que florecian entonces. Hizo algunas presas y supo que la Esquadra Española habia vuelto á Manila por la 20 de Set.
muerte de su General y disminucion de sus tripulaciones. Durante su demora en estas Islas no ocurrió cosa notable sino la detencion del Navío *la Concordia de Horn* mandado por Jacobo le Maire 20.
por no ser de la Compañía, á cuyo benemérito Capitan ademas de este agravio, le hicieron la injusticia de no creer su descubrimiento del Cabo de Hornos, y haberle doblado con felicidad. Spil-

(1) Solórzano *lib.*1. *cap.*8. *n.*41. asegura que esta Armada cuyo General era D. Juan Ronquillo en un combate maltrató mucho á la Holandesa, circunstancia que omiten los Historiadores Batavos, por lo que se deben leer con desconfianza.

1616. berg con sus dos principales buques dió la vela
14 de Dic. para Holanda, trayéndose al famoso le Maire, que
22. murió á pocos dias. Tocó en la Isla de Mauri-
1617. cio y en la de Santa Elena: cortó la equinoccial
24 de Enero. y llegó felizmente á los Puertos de su patria (1).

30 de Marzo y 24 de Abr. En tanto que se executaba este venturoso viage Descubrimiento del Cabo de Hornos.
1 de Julio. se logró el importante descubrimiento del Cabo de Hornos, que es preciso apuntar como antecedente de la Expedicion Española que siguió. Dos particulares Holandeses Schouten acreditado Marino, y le Maire famoso Comerciante, con designio de buscar otro pasage al Oriente, que no fuese el Cabo de Buena Esperanza ni el Estrecho de Magallanes, cuyos rumbos se habian señalado exclusivamente á la Nueva Compañía de las In-
1615. dias Orientales, armaron un buque en Horn al
14 de Junio. que llamaron la Concordia, y dando en él la vela se dirigieron al viage ordinario del Magallanes.
1616. Siguiendo al S. descubrieron el Estrecho, que lla-
25 de Enero. maron de *Maire* y á la tierra que le formaba al E. *de los Estados*, y mas al S. un Cabo notable á que dieron el nombre de *Horn ;* navegaron hasta mas de 59° de latitud, y seguros de estar ya en el Pacífico, siguieron errantes por él sin saber su situacion hasta tocar en la Isla de Gilolo, y
7 de Agosto. en otra de las Molucas, en la que se confiscó el Navío, y se repartió el equipage en los de Spilberg, como queda referido (2).

(1) Se sacó este Extracto del Diario de este viage *tom.*8. *de la citada Coleccion, pag.*1. *á* 113.

(2) El Diario y particularidades de este viage interesante está en el mismo tom. 8. pag. 113. á 230. Y el extracto de los viages Holandeses en el citado tom. 11. de Prevost. Imprimióse aparte en Holandés, y segun Pinelo (670) está traducida del Flamenco al Castellano é impresa 1619 en 4°. Una traduccion MSS. de letra coetanea que posee D. Juan Bautista Muñoz hemos tenido presente, ignorando si acaso es el original de la impresa.

Llegó á España la notícia de este descubrimiento y conociendo su importancia se mandó reconocerle para entablar por él las navegaciones al S. Ya antes de estos dos últimos viages de los Holandeses los Comerciantes de Cadiz pensaron en la contratacion directa con los Reynos de Chile y el Perú y aun con las Filipinas, por lo que hicieron representacion al Rey ponderando las ventajas que resultarían; pero nada se logró, sin duda por haber sido de contrario parecer el Marques de Montesclaros en el informe que remitió desde Lima en 1613. Ahora por estos deseos y los descubrimientos anteriores se pensó en tener descripciones seguras de estos parages; porque, ó no se consultaban, ó se ignoraba el paradero de las primitivas de los Españoles. 1616.

XVIII. Viage. Expedicion de los Nodales.

Se nombró para esta Expedicion á Bartolomé García de Nodal y Gonzalo Nodal su hermano, naturales de Pontevedra, Marinos de créditos y que quando fueron elegidos habian igualmente señalado su valor con haber despues de muchas acciones en tierra rendido, quemado ó echado á fondo 76 buques de enemigos (1). Dióse al mayor el encargo de construir dos Carabelas en Lisboa de 80 toneladas con quatro piezas de Artillería: nombráronse nuestra Señora de Atocha y nuestra Señora del Buensuceso: 40 Marineros era la tripulacion de cada una y estuvieron prontas del todo y con víveres para 10 meses, y otras tantas pagas adelantadas á la marinería portuguesa, que iba violenta á tan largo viage, hácia el 27 de Setiembre de 1618.

Esta nona Expedicion de los Españoles al Ma-

(1) Así consta de la Relacion de Méritos de los dos hermanos impresa al fin del Viage.

1616. gallanes tuvo la dicha que no gozaron las demas
de que se publicase el Diario formado por los Co-
mandantes apenas regresaron (1). Otro merecia pu-
blicarse y ha quedado MSS. aunque se divulga-
ron várias copias aun entre los Extrangeros (2),
que es el de Diego Ramirez de Arellano, Piloto
de esta Expedicion y despues Cosmógrafo y Piloto
mayor del Rey en la Casa de Contratacion en Se-
villa (3). De estas se ha formado el siguiente Ex-
tracto.

1618. Dieron la vela de Lisboa y á pocos dias se
27 de Set. halló el arbol mayor rompido por unas hendidu-
28. ras arriba. Descubrió la Isla de Puerto Santo: cor-
30. tó la línea, y sobre el Cabo de Santo Thomé há-
cia los 30 de Octubre halló fondo en 35 brazas:
14 de Nov. al dia siguiente entró en el Janeyro á remediar
su arbol y halló 16 Navíos entre grandes y pe-
queños: puso su gente en la carcel de la Ciudad

(1) „Relacion del viage que por orden de S. M. y acuerdo „del Real Consejo de Indias hicieron los Capitanes Bartolomé „García de Nodal y Gonzalo de Nodal hermanos, naturales de „Pontevedra, al descubrimiento del Estrecho nuevo de S. Vi„cente y reconocimiento del de Magallanes. En Madrid año „de 1621: al frontis figura una portada de orden jónico, en „cuyos intercolumnios estan colgados dos medallones con dos „retratos de los Nodales. El de la derecha dice Capitan Bartolo„mé García de Nodal, edad 46 años; y su correspondiente, Ca„pitan Gonzalo de Nodal, edad 52 años.„

(2) Seixas y Lobera *cap.*1. *tit.*11. *fol.*10.

(3) En la Biblioteca del Rey en la Sala de MSS. J. 45. y J. 116. estan el original de este Diario y una copia de letra de su tiempo; aquel tiene por título: *Reconocimiento de los Estrechos de Magallanes y S. Vicente y algunas cosas curiosas de navegacion. Por el Capitan Diego Ramirez de Arellano, Cosmógrafo y Piloto mayor del Rey nuestro Señor en la Contratacion de Sevilla. Año de nuestra salud de* 1621. En 4°. y enquadernado en cordoban encarnado con 181 folios. La copia está en folio y contiene 31.

para que no se huyesen: tomó el palo que le fal- 1618.
taba de un Mercante que se resistió á ello: los
Pilotos Flamencos y Portugueses se oponian á la
salida por varios motivos, entre otros por no te-
ner puentes que sirviesen de cubierta en las Ca-
rabelas; y para hacerlas pedian dos meses (1): hubo
una conjuracion que sosegó, y estando del todo
listo y con las mismas plazas que habia sacado
de Lisboa, pues se reemplazaron tres condenados
á Galeras por el alboroto, dió la vela: en los 1 de Dic.
35° se le quebró la verga mayor á la Capitana: 19.
siguió su navegacion y avistó el Cabo de Santa 1619.
Elena y la Isla que llamó de los Reyes, donde
mató muchos leones marinos, cuya caza descri-
be menudamente (2). Siguio dando vistas á la Cos-
ta hasta hallar en los 48° *una baxa que lavaba
la mar en ella 5 leguas á la mar, poco mas ó me-
nos, es muy bellaco baxo*. Llegó á la Bahía de S. Ju- 11.
lian, y de allí á la tierra de las Barreras blan-
cas y Rio Gallego y Cabo de las Vírgenes, don-
de dió fondo. Estuvo tres dias sin que los vien- 15.
tos le permitiesen pasar adelante, y aun en ellos
perdida una amarra tuvo dos veces de dar la
vela. Reconoció una Nao naufragada en las inme-
diaciones del Cabo y se aprovechó del herrage
que pudo. Levóse *bien quejoso de que el viento* 17.
no diese lugar para ir para adentro: atravesó su
abra: llegó al Canal de S. Sebastian: observó
en su embocadura 53° 16′ y reconociendo proli-
xamente toda la Costa, estuvo en el Estrecho de 22.
Maire el dia de S. Vicente, por lo que le impuso
este nombre: dió fondo en la Bahía del Buen-
suceso, en cuya playa encontró mucha y muy bue-

(1) Nodales hasta el fol. 7. Arellano cap. 1. y 2.
(2) Fol. 18. 19.

1619. na sardina: trató con los Indios y reconocido todo
el Estrecho se levó; y aunque la corriente le
hizo desembocar al N. le pasó de nuevo al S.
28. y fué corriendo hasta la Bahía de S. Gonzalo.
Continuo con el mismo cuidado hasta el Cabo de
5 de Febrer. Hornos que llamó de S. Ildefonso (1) y en el que
observo 56° menos un sexmo. Siguio por el mar
del S. y despues de muchos malos tiempos descu-
brio el Cabo occidental del Magallanes que llamó
Deseado. Embocó y con sus embarcaciones me-
nores registró todo lo que pudo: dió muchas ve-
ces fondo: recorrió sus buques: compara sus Cos-
tas con las que se asemejaban de España, costum-
bre que lleva en todo su viage: trató varias veces
con los Indios: en las Islas Pingoines hizo muy
12 de Marzo. buena provision de estos páxaros: acudió á un
Indio que le hacia señas, sospechando fuese algun
desdichado de los que naufragaron en la Nao que
vió perdida en el Cabo de las Vírgenes. Llegó
á él, y volviendo á sacar de la Nao perdida al-
13. gunas cavillas de hierro desembocó (2) concluido
un reconocimiento tan prolixo y exâcto como el de
30 de Abril. Sarmiento. Reconoció el Cabo de S. Agustin: dió
fondo el dia inmediato en Pernambuco donde halló
28 Navíos cargados de azucar para Portugal; y
14 de Mayo. habiendo entrado otros 13 dió con todos la vela
19 y 20. para España: cortó la equinoccial y se separó de
28. la Flota; y hallándose solo avistó á tres Piratas
25 de Junio. Franceses: tuvo combate con uno y algunas ave-
rías de resultas: tocó en Isla de Flores y en otras
7 de Julio. de las Terceras y fondeó en el Cabo de S. Vicente
donde se desembarcó el Capitan Gonzalo de No-

(1) Nodales hasta fol. 73. Arellano hasta cap. 5.

(2) Hasta el fol. 52. descubriendo el Estrecho prolixamente. Arellano toma el Derrotero del N. para el S.

dal para dar cuenta al Rey, á la sazon en Lisboa, del viage, y su hermano en Sanlucar dos dias despues presentando al Consejo las pieles de los leones marinos, las flechas, cuchillos de pedernal y sartas de caracolillos de mar que usan los Indios, la pimienta que se descubrió en los (1) árboles de la mitad del Estrecho, páxaros de mar sin plumas en las alas, llamados Pingoines; y lo que era mas apreciable que todo, una comision tan importante perfectamente desempeñada en 9 meses y 12 dias, resultando de ella notícias muy útiles para los venideros (2). 1619.

El feliz suceso de esta Expedicion hizo volver al proyecto de la contratacion directa con el Perú y las Filipinas, y que se pensase en el Cabo de Hornos; y tambien esta vez dexó de ponerse en práctica por contrario informe del Presidente y Ministros de Panamá; pero los Holandeses no fueron tan omisos en valerse de sus descubrimientos; y espirada la tregua con España en 1621 creyeron muy facil desposeerla de los Reynos de Chile y el Perú, con cuyo intento equiparon una Armada de 11 buques desde 800 á 60 toneladas al mando de Jacobo l' Hermite, que aunque hizo 1623.
una guerra mas bárbara que ventajosa en la mar del S. no es de nuestro instituto reasumirla, por-

(1) Hasta concluir en el fol 65. y Arellano hasta el cap.8. dexando su Diario en las terceras y no poniendo lo restante por trillado; pero añade tres capítulos de las variaciones, de las mareas y de las latitudes y longitudes muy curiosos y dignos de leerse, mostrando en el manejo que hacia de las tablas de Copérnico y Tico que para su Era fué un Marino consumado.

(2) En el Suplemento á la Coleccion de Prevost trae un Extracto de esta Expedicion tan diminuto como lleno de equivocaciones; y dice que se ignora si jamas se ha impreso Diario alguno de ella. *Tom.17. pag. 495. á 498.*

1623. que pasó á ella por el Estrecho de Maire abandonando el de Magallanes (1). Otras tentativas de los de la misma nacion establecidos en la Costa del Brasíl y los daños que ocasionaban los Piratas que empezaron á freqüentar el Pacífico obligaron á fortificar los Puertos de estas Costas y á mantener Esquadras en ellos mas numerosas que las anteriores, por lo que en muchos años no se vieron; y uno Inglés que en 1670 se atrevió á pasar el Estrecho con una Fragata de 40 cañones fué apresado en Valdivia, y años adelante recibió en un patíbulo la justa pena de sus delitos.

XIX. Viage. Expedicion del Caballero Juan Narborough.

En este mismo tiempo y con el designio de entablar una correspondencia con los Indios de Chile emprendió el Caballero Juan Narborough de orden de Carlos II. su viage por el Estrecho de Magallanes. Diósele el mando de un Navío nombrado el Swipstakes de 300 toneladas, 36 cañones y 80 hombres y del Pingue el Bachiller de 70 toneladas, 4 cañones y 20 hombres: víveres para 14 meses, embarcaciones menores para caza y pesca y 300 libras esterlinas en cuchillos, tixeras y demas buxerías que se creyeron oportunas para
1669. 26 de Set. aquel comercio. Salió del Tamesis: tocó en la
17 de Oct. Isla de la Madera: cortó el trópico de Cancer: entró en algunas de las de las de Cabo Verde donde se refresco: encontró una Flota Portuguesa que iba al Brasíl de 36 velas, cuyo Navío Almirante nombrado el Padre Eterno era de 3 puentes de 1700 toneladas, y llevaba montados 80
30. cañones. Declaró aquí el objero de su comision, y dió sus Instrucciones al Pingue en su navegacion hasta el Estrecho, y pasado él hasta Valdi-

(1) El Diario de este viage interesante é instructivo está en el tom. 9. de la coleccion Holandesa desde la pag. 1. á la 104.

via, y continuó su navegacion, creyéndose inme- 1669.
diato á la Costa del Brasíl: pasó la embocadura 5 de Nov.
del Rio de la Plata, Cabo Blanco é Isla de los 1670.
Pingoines y entró en el Puerto Deseado. En toda 5 de Enero.
la travesía disfrutó la tripulacion muy buena salud, 24.
para lo que recomienda Narborough la sangria al 21 y 26 de Febrero.
cortar el trópico, y refiere, que para obviar disputas y disgustos al repartir la racion hacia lo executase uno con los ojos cubiertos sin distinguir al Oficial del Marinero. En el Puerto Deseado encontró una Inscripcion de le Maire de que se apoderó dexando otra: tomó posesion formal de aquel Puerto en nombre del Rey de Inglaterra y despues
de haber reconocido la Costa Patagónica, el Puer- 1 de Absil.
to de S. Julian y sus inmediaciones, se hizo segun-
da vez á la vela desde el Puerto Deseado para 13 de Oct.
el Magallanes. Pasó el Rio de Santa Cruz, el Gallego, el Cabo de las Vírgenes. El frio y los malos tiempos no le permitieron embocar: logrólo en otra tentativa: pasó las angosturas, reconoció las Islas y Cabos, trató con los naturales inquiriendo con mucho cuidado si tenian oro: impuso los nombres que le pareció, entre otros el de la Calle Larga: estimó el Estrecho de 116 le-
guas y le desembocó. Continuó por la Costa en 26 de Nov.
el Pacífico reconociéndola y las Islas adyacentes: trató en algunas con los naturales y en Valdivia con los Españoles: su Gobernador le agasajó y ofreció refrescos engañado de su informe de dirigirse á la China, pero atribuyéndole despues otras miras retuvo una embarcacion menor con quatro personas, entre ellas un Teniente de Narborough y un Intérprete. Los prisioneros escribieron á su Comandante que el Gobernador deseaba viniese el Navío para tratar con él; pero aunque les contestó que les iría á sacar con todo su

1671. poder, con mejor acuerdo los abandonó dirigién-
6 de Enero. dose de nuevo hácia el Magallanes. Avistó las
Islas que habia nombrado de la Direccion, siguió
por todo el Estrecho sus reconocimientos sin ver
habitantes, entró en el mar del N. siguió su
23. Costa hasta anclar en Cabo Blanco, y luego en
Puerto Deseado donde no halló la proporcion
que apetecia para hacer aguada; y desde la altu-
ra de 47° S. hizo rumbo á Inglaterra. Recono-
17 de Mayo. ció una de las Azores: ancló en Angra, hízose
á la mar, y el 26 de Junio avistó las Sorlingas,
despues el Cabo Lezar, y concluyó felizmente su
viage (1).

XX. Viage. Expedicion del Capitan Wood.

1670. (*) Wood partió de las Dunas con un Navío del
26 de Set. Rey y un Pingue de conserva: siguió su viage
hasta hallarse por los 48° de latitud austral que
corrió al N. para buscar á Puerto Deseado, y en
tanto reconoció la Costa hasta fondear en él: le
22 de Nov. registró prolixamente y halló monumentos del
viage de Maire: tomaron su posesion en nom-
1671. bre del Rey de la Gran Bretaña, y dieron la
25 de Marzo. vela para el Puerto de S. Julian, donde llegados
7 de Abril. pasaron el resto de Invierno continuando sus pro-
lixas y útiles descripciones. La falta de bastimen-
tos le hizo volver á Puerto Deseado hácia el fin
16 de Set. del Invierno para proveerse de Pingoines y de
Perros Marinos, maravillándose mucho de encon-
trar allí un Navío de tres palos pintado de en-

(1) Prevost *tom.* 11. *lib.* 2. *pag.* 28. *á* 48.

(*) El Abate Prevost en la introduccion á este Viage se queja (*tom.* 11. *lib.* 2. *pag.* 1.) que ni en el original Ingles, ni en una traduccion Holandesa se encuentre la época segura de él, que con razon gradúa como de los mas cuidadosos que se han hecho al Magallanes; y así le pone en su coleccion al fin de todos y como de año incierto. Facilmente hubiera podido averiguarla haciendo reflexîon al eclipse de Luna de que habla despues.

carnado y hecho de junco; por lo que concibió 1671.
una alta idea de la industria de unos habitantes
que imitaban los buques Europeos. La noche
del 18 de Setiembre observó el principio y fin de
un eclipse de Luna (1). Dirigióse hácia el Es- 14 de Oct.
trecho que embocó y las angosturas felizmente
y dió fondo en la Bahía que llamó de Agua dul- 30.
ce: tocó en el Puerto de la Hambre, donde dice
que Felipe II. construyó Fortalezas para cerrar
el paso del Estrecho á las Naciones Europeas, de-
signio tan absurdo como la ereccion del Castillo
de Douvres para servir de llave al Canal de la
Mancha. Continuando su reconocimiento con vien-
tos duros, al O. del Cabo Holandés entró en una
Bahía á que dió su nombre: pasó el Cabo Qua-
de y ancló en la Bahía que llamó del Martes, y 14 de Nov.
desembocó al Pacífico, y reconociendo la Costa 19.
se dirigió á Chile; pero habiendo hecho inútiles
esfuerzos para entablar un tratado de comercio
con los Indios y los Españoles, y habiéndose apo-
derado estos de mucha parte de su tripulacion, re-
zeloso de perder el mismo Navío partió precipi-
tadamente en busca del Estrecho para aprovechar
la buena estacion de embocarle por el O.: le 1672.
pasó en 18 dias, y dirigiéndose á Inglaterra llegó 6 de Enero.
con felicidad. Junio.

XXI. Viage. Expedicion de D. Antonio de Vea.

Otra vez volvieron á parecer sobre esta scena las Expediciones Españolas. Por los avisos de Europa y los mas inmediatos de la Costa de Chile de verse Piratas Ingleses y rezelarse tuviesen estable-

(1) Este eclipse de Luna, que fué total y casi central, sucedió en el dia citado del año de 1671 y duró 3 horas y 36 minutos: en aquella latitud fué total, y como lo expresa el Diario. Calculado para Madrid seria el principio debaxo del Horizonte 4^h 22′: saldria la Luna totalmente eclipsada 6^h 6′ y el fin del eclipse 7^h 58′, siendo la cantidad de él de 20 dedos y 20′.

1672. cimientos, el Virrey del Perú D. Baltasar de la Cueva mandó disponer un Navío nombrado nuestra Señora del Rosario y dos Barcos longos que fuesen á descubrir. Todo pronto, y conferido el mando á D. Antonio de Vea y por Piloto ma-
1675. yor Guillermo Chavarría y 7 Pilotos mas, se hizo
21 de Set. á la mar desde el Puerto de Lima: descubrió la Isla de Juan Fernandez: al entrar en el Puerto de Chacao á 30 leguas de Valdivia dió en una
13 de Oct. peña, y aunque logró zafar, por la mucha agua que hacia se vió obligado á varar en la Costa.
30. Dexando instrucciones al Comandante del Navío para que en él ú en otro hiciese su viage al Estrecho, y si no lo pudiese executar se le uniese, partió en uno de los Barcos longos para Chiloe: de aquí salió con 9 Pirogas y dos Barcos chatos que contenian 70 Españoles y 60 Indios: costeó
28. por el Archipiélago de Chonos reconociendo los Puertos en que se rezelaba de enemigos hasta lle-
22 de Dic. gar á la Laguna de la Candelaria donde dexó parte de su gente con la instruccion de lo que debia executar en su ausencia: él permaneció en descubrir hácia el Estrecho hasta los 49° 15′ que no sabiendo conducirle un Indio práctico, que era el que habia forjado el embuste de las Poblaciones de enemigos, y asegurándose, que por la mala calidad de la tierra estos no podrían establecerse, y mucho menos adelante determinó regresar: en
9 de Enero. la Isla de S. Esteban fixó una lámina que llevaba exprofeso y que contenia la posesion y domi-
13. nio del Rey de todo aquel terreno: llegó á la La-
16. guna de la Candelaria, y de allí incorporado con los que le esperaban al Puerto del Chacao. Supo
28. que en lugar del Navío Rosario habia ido su Capitan con otro nombrado la Trinidad, la vuelta
6 de Marzo. del Estrecho. Estando en el mismo Puerto volvió

el Navío que habia corrido hasta los 52° y perdido en los Evangelistas un Barco con 16 hombres de los principales del buque, por lo que, y por lo maltrado que venia habia regresado. Recorrido dió la vela en él, entró en Valparaiso, de donde salió y ancló en el Callao (1). 1676. 23. 30. 19 de Abril.

XXII. Viag. Expedicion de los Flibustiers.

Despues de tan gloriosas Expediciones otras harto diversas fueron las que se dirigieron hácia el Estrecho. Aquella asociacion de hombres perdidos de todas las Naciones, llamados Flibustiers (2), que declararon la guerra al Mundo entero y le horrorizaron con sus atrocidades, no contentos con infestar los mares del N. desde el año de 1626, pensaron en executar sus infamias en los del S. haciendo tránsito por el Magallanes. Ya Bartolomé David, Grammond, Laurent, L' Olonois, le Picard, Roc, Vand-Horn, Morgan y otros habian perpetuado la exêcracion á sus nombres, y con acciones siempre temerarias y las mas veces felices habian hecho indecibles daños, saqueando las Ciudades de Granada, Cartagena y hasta Vera-Cruz en la Tierra firme y muchas de las Islas adyacentes (3), quando pensaron en hacer la Costa opuesta teatro de sus barbaridades. Várias quadrillas penetrando por el Ismo de Darien entre sus montes y malezas, y otros siguiendo las piraterías en sus buques se dirigieron al Magallanes. Como el solo vil designio de robar les conducia, nada interesante hay en sus navegacio- Hasta 1685.

(1) De esta Expedicion tiene una copia, al parecer coetanea, el Conde del Aguila en su preciosa Biblioteca de Sevilla, de la que se ha hecho este Extracto. Contiene 87 pág. de letra corriente.

(2) Significa Corsarios en Inglés, porque los mas y los mas célebres eran de esta Nacion.

(3) *Histoire des Aventuriers Flibustiers par Alexandre Oliver Dexinelin, ed. de* 1774. En todo el tom. 1. y 2.

1685. nes, y así como las empresas mas atrevidas que executaban en tierra no les atraian honor, que ellos tampoco buscaban, los peligros marítimos que vencieron no les originaban gloria, ni se sabe el número fixo de los que lograron este arduo pasage. Los que se han tomado el trabajo de conservar á la posteridad las acciones de algunos de estos Piratas refieren, que apoderados en la Costa de Guinea unos Flibustiers Ingleses, que habian hecho várias presas en las Islas de Barlovento, de un Navío Holandés de 30 cañones se hicieron Forbans, y se pervirtieron de tal suerte por inumerables y odiosos crímenes, aun contra los de su misma Nacion, que por evitar la caza, que temian como infalible, pasaron del N. al S. por el Magallanes.

Uniéronse aquí por casi 8 meses con otro buque de 28 cañones tripulado de Franceses, Flamencos, é Ingleses; pero rota su inteligencia, sucedió que una mañana al darse los buenos dias de buque á buque á la Inglesa, que es estando todo el equipage sobre cubierta, la Fragata saludó intempestivamente al otro con una descarga completa, matándole al Forban Comandante y 20 hombres, y se separó para siempre. Los que sobrevivieron nombraron por Capitan á David, Flamenco, el qual corriendo la Costa del S. fué hecho Almirante de una Armada de 10 buques de Flibustiers, que pirateaban por aquellos mares. Con sus acciones ordinarias se enriqueció hasta el punto de poseer cada Marinero de su tripulacion 8@ pesos fuertes, y contento con tal ganancia se dirigia á embocar el Estrecho por el S. quando habiendo perdido en el juego lo que habia adquirido por el robo, mudó de intento, y dexando á los que lo habian ganado en el Navío del Capitan

Wilnet que despues de igual vida regresaba por 1687.
el Magallanes, él volvió con 23 mas á exercitarla de nuevo, y de nuevo á buscar el mismo paso para el N. ya otra vez rico con sus presas; pero una tormenta que les sobrevino en medio del Estrecho les quitó todo lo adquirido y el buque que les conducia: al cabo de 10 meses de un penible trabajo construyeron un Barco, y aunque muy disminuidos por la hambre y la miseria los mas felices llegaron á la Isla de Cayenna (1), sin que en estos viages ni en otros de tal gente, que se emprendieron hácia estos años, ganase la Geografia ni la navegacion mas que los juiciosos y científicos Diarios del exâcto observador y experto
Marino Guillermo Dampier y del habil navegan- 1681.
te Cowley, que ambos lograron dar su vuelta al 1683.
Globo, y de sus resultas abandonaron tan infame género de vida (2), y el primero siguió sus famosas navegaciones australes; pero ninguno pasó el Magallanes. Tambien se debe á los Flibustiers el haber descubierto Scharp por no haber encontrado la boca O. del Estrecho el rumbo del S. al N. sin pasar ninguno (3).

Aunque por estos años habia mas de 60 que habian cesado las navegaciones Españolas al Estrecho, el Capitan Francisco Seixas y Lobera publicó su *Descripcion Geográfica y Derrotero de la Region Austral Magallánica que se dirige al Rey nuestro Señor gran Monarca de Españas y sus Dominios en Europa, Emperador del Nuevo Mundo Americano, y Rey de los Reynos de las Filipinas y Malucas. En Madrid*

(1) Prevost *tom.11. lib.2. pag.* 50.
(2) *A New Voyage Round the World &c. by William Dampier the second edition corrected London* 1697.
(3) *Suplement à l' Histoire des Voyages, tom.*17. *pag.*404.

1683. *año de* 1690. Todo corresponde á esta triste época, en la que en tan deplorable estado estaba el poderío como el saber de la Monarquía. Lo pomposo y mal desempeñado del título, lo crudo de la erudicion, lo impertinente de mucha parte de su doctrina, lo superficial de sus conocimientos, las especies jactanciosas y las invectivas infundadas contra los Extrangeros son todas señales características del año de 1690. Aunque Seixas pasó tres veces el Estrecho de Maire, jamas estuvo en el Magallanes, como ni en la mayor parte de la Region austral que describe; y así su diminuta noticia es tomada de otros, y generalmente de los mismos Extrangeros que baldona; y por lo mismo es de muy poco aprecio esta obra, que despues de la de los Nodales era la única que contenia el Derrotero del Magallanes. De mas monta es la melancólica verdad que refiere de haber publicado su libro, porque en España se creia imposible la tal navegacion, juzgando muchos por sueño las anteriores, quando á su fecha habian robado los Extrangeros mas de 294 veces en las Indias: ignorancia harto probada por el aprecio con que fué recibida su descripcion, dexando olvidados y en poder del polvo los antecedentes Diarios Españoles, quando habiendo cesado todos los motivos de ocultarlos seria tan honrosa su impresion, como instructiva su lectura.

Algunos de los Piratas de que se ha hablado que regresaron por el Estrecho en la Barca, se presentaron en Francia con sus memorias sobre este pasage, instando uno llamado Macarti á Mr. de Gennes á emprender esta navegacion. Presentóse este en la Corte con tan buen acogimiento, que se le dexó la eleccion de los buques: las personas de la mas alta distincion se interesaron en el XXIII. Viage. Expedicion de Mr. Gennes.

armamento, y la Juventud Francesa con el deseo 1683.
de hacer una navegacion, que aunque tan fre-
qüentada de Españoles, Ingleses y Holandeses era
nueva en Francia, se le presentó á porfia. Mr.
de Gennes formó su Esquadra de 6 buques, de los
quales los tres de mas poder llevaban 46, 32 y 26
cañones, y el equipage de todos constaba de 720
hombres, con ellos dos morteros y 600 bombas,
ademas de todas las prevenciones necesarias para
tan largo viage, llevando en su compañía Mr. Fro-
ger para formar las cartas, y hacer sus observacio- 1695.
nes, que despues escribió el viage (1), dió la vela 3 de Junio.
de la Rochela: avistó el Cabo Verde: se refres- 1 de Julio.
có en la Isla Francesa la Gorea é hizo en la Costa
la guerra á algunos establecimientos Ingleses, apo-
derándose del Fuerte de Santiago en el Rio Gam-
bia; y de los esclavos que tomaron pusieron deba-
xo de escotilla 50 tan oprimidos que desespera-
dos se ahogaron 34: cortó al Brasíl: llegó á la 24 y 29 de
Isla de Santa Ana y al Rio Janeyro donde toma- Noviembre.
ron algunos refrescos: de aquí dió la vela y fon- 27 de Dic.
dó en la Isla Grande, de donde se hicieron á la
mar dirigiendo rumbo al Estrecho á 40 leguas de
la Costa: descubrieron el Cabo de las Barreras, y
creyendo otro el de las Vírgenes estuvo para pe- 4 de Febrer.
recer toda la Esquadra: reconocieron éste al fin, 7.
y entraron en la Bahía de Posesion: montó el 16.
Cabo de S. Gregorio y Puerto de la Hambre, don- 24.
de trató la primera vez con los habitantes. Dió 25.

(1) En la Sala de MSS. de la Biblioteca Real, estante J. 113. en un tomo en quarto de viages varios hay uno al fin con 265 páginas, que se intitula: *Relacion del Viage del Señor de Gennes al Estrecho de Magallanes por el Señor Froger. En Amsterdam en casa de los herederos de Antonio Schelte año de 1699, traducido en lengua Española el mismo año en esta Corte de Madrid.* De él se ha hecho este Extracto.

1696. fondo en el Cabo Froward: detuviéronse algunos dias en estas inmediaciones por el tiempo contrario y los frios, y en tanto pusieron nombre á la Bahía Francesa y al Rio Gennes, hasta que empezando á faltar á los Franceses la paciencia y los víveres determinaron en un Consejo de Guerra regresar sin pasar mas adelante, y se dirigieron al mar del N. donde llegaron y á la Bahía de To-
11 de Abril. dos los Santos: aquí se detuvieron 4 meses: salie-
1 de Junio. ron para la Cayenna: cortaron la línea y llega-
7 de Agosto. ron á su destino: donde quedaron tres semanas; y
22 y 30. pagada la gente, en una consumió el cargamento de vino y aguardiente de un Navío que llegó á la sazon, y quanto habia en la Isla de es-
1697. tos dos géneros. Dió la vela pasando por la Martinica y cruzando entre las Islas, y haciendo
1 de Enero. algunas presas Inglesas, dirigió la Guadalupe el rumbo al Puerto de su salida, en donde entró
21 de Abril. primero un Navío de su Esquadra, y despues Mr. de Gennes tan falto de víveres, que los últimos cinco dias se vió obligado á gastar la azucar y el cacao de los Comerciantes para hacer chocolate al equipage, licor que alimentaba lo suficiente, pero que no gustaba al Marinero porque le atolondraba (1).

1698. Segunda tentativa hicieron los Franceses con éxîto mas feliz; pues formada la compañía del S. para establecerse en el Estrecho y demas tierras no ocupadas, dispusieron muchos Navíos y gentes, juntándose en la Rochela; pero empezando á faltar los fondos se hubo de vender parte de los Navíos para habilitar á los otros: se licenciaron las Tropas y se despidieron los menestrales; y este armamento que habia hecho tanto ruido vino á XXIV. Viage. Mr. Beauchesne.

(1) *Coleccion de Prevost, tom.*11. *lib.*2. §.5. *pag.*49. *á* 63.

quedar en dos Navíos de 50 cañones, una Fragata y un buque de 200 toneladas; y la idea de una gran conquista se reduxo á un descubrimiento. Diose el mando á Mr. Beauchesne: hizose á la mar, y una tormenta dió al través en la Costa de Nantes con el navichuelo, la Fragata entró otra vez en la Rochela y los dos Navíos no se unieron sino en la Isla Grande de la Costa del Brasíl, de donde habiendo esperado dos meses á los otros se dirigieron al Magallanes: como era lo mas rigoroso del Invierno invernaron en Puerto de la Hambre; y aunque se pusieron mas de 80 veces á la vela no salieron del Estrecho por los vientos contrarios hasta despues de 7 meses. Antes dexaron en Puerto Galante las Cartas que habian prometido á los que siguiesen de Francia. Ya en la mar del S. corrieron hasta la Isla de los Galápagos, y despues de haber hecho un gran comercio con los Indios de la Costa de Chile, y deteníidose cerca de un año, volvió por el Cabo de Hornos que montó con la mayor felicidad: tocó en la Isla de Sevaldo Wert, y regresó á Francia al Puerto de su partida (1).

1698. 17 de Set. 1699. 23 de Junio. 1700. 20 de Enero. 1701. Junio.

Este viage dió la norma al gran número de Franceses al Pacífico, que tan extraordinariamente los enriqueció durante la guerra de sucesion, en que los apuros de la Monarquía habian interrumpido el curso ordinario de Flotas y Galeones; y así desde el año 18 de este siglo eran comunes las Expediciones, ya de Comerciantes en busca de riquezas, ya de Marinos con miras hos-

(1) El Diario de este viage no se ha publicado. Wood Roger, que decia tenia una copia, pone un extracto en el suyo, del que le tomó Prevost *tom.*11. *lib.*2 *pag.* 66. Entre los MSS. de la Biblioteca hay uno de que se hablará despues, que da las noticias extractadas.

1708. tiles, ya de Sabios, para el aumento de las Ciencias. En los primeros deben contarse los Franceses hasta la Paz de Utrech, en los otros los de Vood Rogger y demas enemigos, y en los últi-
1716 y mos los de instruidos Feuillée, Frezier y Gen-
1725. til; pero aunque freqüentaron todos los caminos conocidos y descubiertos al S. de la America, exceptuaron el Magallanes, que aunque el primero, los retraia lo arduo de su tránsito.

Solo Mr. Marcant, Francés de Nacion, consi- XXV. Viag. De Mr. Marcant.
derando que su débil buque llamado la Tartana Santa Bárbara no podia resistir los tiempos y mares del Cabo de Hornos, y con deseo de tener
1713. parte en las riquezas que producia á su Nacion el
15 de Mayo. comercio del Sur arrostró á atravesar el Estrecho; pero falto de buenas notícias tomó uno de los muchos canales que se presentaron en la Costa del Fuego, y sin saber como se halló á pocas horas de navegacion en el Pacífico. Dió el nombre de su Tartana á este canal, y sin traer notícias mas circunstanciadas de él llegó felizmente á la Costa de
1713. Chile (1).

Hecha la famosa Paz de Utrech por mas de 20 años se refrió el gusto de las Expediciones hasta la nueva guerra del año de 40, en que Anson con una Esquadra Inglesa que se deshizo al montar el Cabo regresó con su solo Navío, ufano con la gloria ya harto comun de haber dado la vuelta al Globo sin aumentar cosa alguna la Geografia ni la Náutica, ni adquirirle mucho honor tomar con su Navío de línea el empachado Galeon de Manila despues de quemar en la Costa del Perú la indefensa Paita. Con todo su relacion se lee con

(1) Mr. Frezier *Relation du Voyage de la Mer du Sud*, *pag.* 263.

mucho gusto porque tanto interesa la eloqüencia con que está escrita. 1713.

Los Marineros de uno de sus Navíos llamado el Wager, que naufragó sobre la Costa de Chiloe, en la Lancha algo remontada y compuesta del mejor modo que les fué posible, se arrojaron al mar y atravesaron el Estrecho, embocándole por el O. llegando con felicidad á Rio Grande. 1748.

XXVI. Viag. Otra Expedicion se hizo desde Buenos Ayres con un buque Español de 150 toneladas, en donde se embarcó el P. Joseph Quiroga y otros Jesuitas y Marinos: registraron cuidadosamente hasta el Estrecho, y aunque no le embocaron traxeron mejores noticias de toda la Costa Patagónica, que era su comision, que los antecedentes Viageros, desvaneciendo la suya muchas fábulas esparcidas en varias relaciones (1). 15 de Diciembre hasta 4 de Abril.

Otros 20 años habian corrido desde esta empresa sin alguna ruidosa, y en ellos adelantó mas el Pilotage que en los 200 anteriores. La mas dichosa aplicacion de la Gnomónica, la Mecánica abrazada con la ciencia de la luz y la perfeccion, de los cálculos Astronómicos que dieron tablas correctas de los movimientos celestes, hicieron verdaderos padres de la Náutica científica á Arnol y Berthoud, á Haley y á Tobías Mayer. Tal es la rara constitucion del hombre! afana, brega, consigue á costa de extraordinarios esfuerzos, y despues halla á porfia medios con que facilitar lo hecho.

XXVII. Viag. Biron. Con tantos socorros que hacian los viages marítimos tanto menos expuestos quanto mas útiles, se reanimó en la Inglaterra en el actual reynado el gusto de las grandes Expediciones, y empezó la serie de las que tan debidamente la honran por

(1) Prevost *tom.* 14. *lib.* 6. *pag.* 83.

1748. las del Comodoro Biron, advirtiéndole en sus instrucciones secretas, que no siendo nada mas propio para contribuir á la gloria de esta Nacion como Potencia marítima, á la dignidad de la Corona de la Gran Bretaña y á los progresos de su comercio y navegacion que el descubrir nuevas Regiones; y que era factible encontrar en la mar Atlántica entre el Cabo de Buena Esperanza y el Estrecho de Magallanes, tierras é Islas muy considerables desconocidas hasta entonces á los Pueblos Europeos, situadas en latitudes cómodas para la navegacion, y en climas á propósito para producir materias de comercio, se aprovechaba de la coyuntura favorable de la paz para ponerlo en execucion.

Los grandes trabajos y calamidades que sufrió sobre el Cabo de Hornos la Esquadra del Lord Anson determinaron al Almirantazgo á probar si era mas benigno el Magallanes; y por la confusion de notícias que de él se tenia á dirigirle algunas Expediciones que le reconociesen. Con esta mira se dió á Biron el Delfin, Navío de sexto orden montado con 24 cañones y equipado con 150 Marineros, 37 Oficiales de mar y 3 Tenientes de la Marina Real, y la Tamar Sloup de 16 cañones mandado por el Capitan Movat, cuyo equipage se componia de 90 Marineros, 22 Oficiales de mar, y 3 Tenientes: se habilitaron como que iban á
1764. emprender viage á las Indias Orientales; y en esta
21 de Junio. inteligencia dió la vela de las Dunas: tocó el Delfin en el Támesis, y por eso arribó á Plimouth.
3 de Julio. Salió y entró en el Fonchal para tomar refrescos,
12. notando en esta travesía que ningun pez habia seguido al Navío, y lo atribuye á la parte que llevaba forrada en cobre, lo que en adelante les perjudicó, porque les privaba del socorro de la
19. pesca. Hízose á la mar y por falta de agua ancló

en la Isla de Santiago: volvióse á hacer á la 1764.
mar, y avistaron en la Costa del Brasíl á Cabo 28.
Frio: tomaron Puerto en el Janeyro, recorrieron 2 de Agosto.
los buques, se recobraron los enfermos y dieron 1 de Set.
de nuevo la vela dexándose en tierra algunos de-
sertores de los muchos que acostumbran sonsacar
los Portugueses (1). A la vela descubrió el ver-
dadero objeto de su comision ofreciendo á la Ma-
rinería paga doble si, como esperaba, desem-
peñaba su obligacion: tuvo una borrasca de 29.
mar y viento en los 35° 50′ y en los 43° 46′ una
ilusion muy sostenida de creer tierra una niebla
densa que veia por la proa: reconoció á Cabo 17 de Nov.
Blanco habiendo padecido antes grandes tormen-
tas, succesivamente la Isla de los Pingoines y entró
en Puerto Deseado: allí observó sus calidades, vi- 21.
sitó los buques: hizo diligencia para hallar agua,
y provisto se levó (2) en busca de la Isla de Pepis 5 de Dic.
que no pudo encontrar, por lo que se dirigió
de nuevo al Continente hasta avistar el Cabo
de las Vírgenes (3). Trató con los habitantes de 16.
la Costa y con la marea embocó el Estrecho:
pasó la primera angostura y siguió reconocién-
dole hasta el Puerto de la Hambre: hecha aguada 1765.
determinó desembocar para buscar las Islas de 4 de Enero.
Falkland (4): pasada la primera angostura dió en
un baxo: desembocó el Magallanes, y con una 8.
gimelga reparó la fenda que advirtió en su palo
mayor. Executado el reconocimiento de las Islas,
que no duda sean las que se llamaron de Pepis (5)

(1) Cap. 1. por todo él desde la pag. 1. á 5. del tom. 1. de la Coleccion de J. Hawkesworth. Id. de 1774.
(2) Cap. 2. hasta pag. 31.
(3) Cap 3. hasta pag. 46.
(4) Cap. 4. hasta pag. 58.
(5) Véase todo el cap. 4. hasta la pag. 92.

1765. se dirigió de nuevo al Puerto Deseado, en cuya tra-
28. vesía fué tan grande el número de ballenas, que ha-
cian peligrosa la navegacion: dió fondo en el Puer-
7 de Febrer. to de su destino incorporado con el Navío la Flo-
rida que desde Inglaterra le dirigieron con los ví-
veres necesarios para tan larga navegacion, pero
venia tan maltratado que no se atrevieron á des-
cargarlo allí; y así recorrido en lo posible y lo
13 y 14 mismo la Tamar, hicieron vela para el Estrecho
que embocaron, y tambien su primera angos-
17 y 18. tura. Desde el Cabo de Buen Tiempo les seguia
un Navío que no conocieron, que embocó con
ellos y les hizo poner en estado de defensa. La
Florida que tocó en un baxo fué socorrida por
este Navío que arboló pabellon Francés; pero las
embarcaciones menores del Comodoro que llega-
ron antes, cumplieron sus ordenes de no dexar
atracar buque alguno forastero. Entraron en el
Puerto de la Hambre y el Francés que creyeron
del establecimiento de Maluinas (1) siguió al S.
Descargó en este Puerto á la Florida: le dió ór-
denes para regresar á Inglaterra y él continuó con
25. la Tamar: vió al Navío Francés haciendo leña:
con los acontecimientos ordinarios de esta navega-
23 de Marzo. cion llegó hasta el Cabo Monday (2) y expuesto
á los mismos peligros siguio su reconocimiento y
9 de Abril le desembocó con felicidad (3). Avisto la Isla de
Mas afuera y en ella renovo su aguada: busco en
26. vano por espacio de 8 dias la tierra de Davis: des-
7 de Junio. cubrieron las Islas que llamaron del *Disapointement*
ó del Malogro (4) porque no pudieron abordarlas,

(1) Era efectivamente el Navío Aguila mandado por Mr. de Bougainville que iba por leña para aquella Colonia.

(2) Cap. 5. hasta pag. 108.

(3) Cap. 6. y 7. hasta pag. 123.

(5) Cap. 8. hasta pag. 138.

aunque para alivio de los muchos escorbúticos lo 1765.
deseaban: descubrieron unas Islas, que llamaron 9 y 12.
del Rey Jorge y várias hasta la de Tinian y
Pulo Tinian, en donde desembarcados se recobra-
ron, aunque murieron 5 hombres (1). De aquí Hasta 30 de
haciendo escala en algunas otras hizo rumbo á Ba- Setiembre.
tavia adonde llegó: levóse: y con la detencion or- 27 de Nov.
dinaria en el Cabo de Buena Esperanza se hizo 10 de Dic.
á la mar. Por una avería en el timon se sepa- 1766.
ró la Tamar para Antigua, y el Delfin con Mr. 12 de Febr.
Biron llegó á las Dunas (2), de donde habian 7 de Marzo. 1 de Abril.
salido habia 22 meses, este á dar cuenta de su via- 9 de Mayo.
ge útil á la Geografia y á la navegacion, y el
otro á carenarse para emprender otro semejante
mandado por Samuel Wallis, de que vamos á dar
el Extracto (3).

(1) Cap.9. 10 y 11. hasta pag.174.

(2) Cap.12. 13. y último hasta pag.196.

(3) Hemos seguido en este Extracto la relacion citada, porque la hizo el Doctor J. Hawkesworth por los originales de Biron, y despues la revió y enmendó este Comodoro; y así merece mucho mas crédito que otro Diario publicado en Inglés por uno que se dice Oficial del Navío, que por la obscuridad con que refiere la primera salida del Estrecho y todo el viage, y por otras imposturas que se aclararán en su lugar, obligan á considerarlo como obra que concibió el amor de la novedad y abortó precipitadamente el interés. Es muy sensible que este perverso original se le presentase al Doctor D. Casimiro Ortega, que le traduxo al Castellano (la segunda edicion en Madrid en 1769) é ilustró con muchas apreciables notas de Botánica é Historia Natural. No fué tan feliz en las de Geografia, pues queriendo combinar los nombres que puso Sarmiento á los Cabos y Bahías del Estrecho con los que le establecieron despues otros Viageros, se equivocó en medio de él en una enfilacion, y errado un punto fué errando varios hasta que tomó de nuevo el hilo; por exemplo: Dice que el Cabo Froward le llamó Sarmiento, Punta de Santa Brígida, y no fué sino, Morro de Santa Agueda. Tambien comprehendió, que despues de haber salido Sarmiento del brazo de la Concepcion en busca del Estrecho recaló en

1766. En Agosto siguiente salió de Plimouth el Capi-
21 de Agost. tan Wallis con su Navío provisto de todo lo ne-
cesario y sin admitir en el equipage criado algu-
no de nadie, llevando en su conserva el Sloup,
7 de Set. el Swallow y la Flut el Príncipe Federico: avis-
12. tó la Isla de Puerto Santo y se proveyó en la Ma-
24 y 20 de Octubre. dera y en la Isla de Santiago: cortó la línea: re-
conocieron la tierra hácia el Puerto Deseado y fue-
8 de Dic. ron registrando la Costa hasta el Cabo de las
15. Vírgenes en donde dieron fondo y trató con los
16. Patagones (1): embocaron el Estrecho: continuó
hasta el Puerto de la Hambre desde donde despachó
17. á la Flute el Príncipe Federico al Puerto de Egmont
en las Islas de Falkland, tomando antes sus provi-
siones. El Delfin y el Swallow continuaron en el
Estrecho con los mayores apuros estando para pere-
cer en repetídisimas ocasiones, no obstante de haber-
le embocado precisamente en la estacion que acon-
1767. seja Biron para que toda una Flota le pase en tres
11 de Abril. semanas: se detuvieron casi quatro meses y creye-
ron muchas veces no salir jamas por los fuertes
vientos. Al desembocar se separó el Delfin, que

su Costa del N. y no lo hizo sino sobre la del S. llamado Cabo del Espíritu Santo al que se conoce hoy por el de Pilares. Aunque es forzoso advertir estas equivocaciones por el gravísimo perjuicio que pueden originar, es muy disculpable el zelo del Doctor Ortega por lo obscuro y tosco del estilo de Sarmiento y su ninguna Ortografia, solo inteligible á un Marino que coteje la relacion con los mismos objetos, y aun así cuesta en el dia trabajo llegar á comprehenderle. Acompaña á la traduccion Castellana un Plano del Estrecho de Magallanes, que trazó por combinaciones D. Juan de la Cruz, porque carecia de él el original. Está tan confuso é inexâcto, que ni para dar idea del Estrecho puede servir, mucho menos para su navegacion. Qualquier inteligente conoce que en las Cartas Geográficas é Hidrográficas es mejor no tenerlas que tenerlas malas.

(1) Cap. 1. tom. 2. de la misma Coleccion hasta pag. 24.

siguió su viage sin juntarse mas con el Swallow: navegó en el Pacífico por mas altura que ninguno de los antecedentes; pero sin descubrir tierras hasta entrar en el trópico que halló la Isla de Pentecostés y succesivamente la de la Reyna Carlota, donde tomaron algunos refrescos para los muchos escorbúticos que llevaban y renovaron su aguada. La de Egmont, la de Glocester, la de Cumberland, la de Guillermo Enrique, la de Osnabruck fueron dexándose ver y despues la de Otaiti donde estuvo para perecer el Navío y tuvieron un combate con mas de 300 Pirogas; pero hechas amistades disfrutaron todas suertes de regalos con que se recobraron los dolientes, entre ellos Wallis y sus primeros Oficiales. Son ya conocidas de todos las costumbres de estos Isleños y la facilidad de sus mugeres, que dispensando sus últimos favores en cambio de clavos no dexaba ninguno en su lugar la tripulacion Inglesa, sin poderse atajar tan perjudicial comercio. Provistos abundantemente de puercos y volatería se apartaron de esta deliciosa Isla con gran sentimiento de sus habitantes (1): descubrieron é impusieron nombre á otras en sus inmediaciones, y por el estado del buque y lo rigoroso de la estacion que no les favorecia para regresar para el Cabo de Hornos ni para pasar por el Magallanes determinó Wallis dirigirse por el de Buena Esperanza y hacer rumbo entonces á la Isla de Tinian donde llegaron: habian descubierto antes otras Islas, una de las quales retuvo el nombre del Comandante: refrescáronse en tierra: embarcaron gran cantidad de limones pues llevaba cada individuo al menos mas de 500 y dieron la vela: cortaron segunda vez

1767. — 3 de Junio. — 23. — 27 de Julio. — 15 de Agost. — 17 de Sept. — 26 de Oct.

(1) Cap. 4. 5. 6. 7. y 8. hasta pag. 186.

1767. la línea y fondearon en Batavia. Hiciéronse á la
16 de Nov. mar; y despues de haber hecho escala en la Isla
30. del Príncipe dieron fondo en la Bahía de Tablas,
1768. 8 de Enero. donde desembarcaron 100 enfermos, y el Capitan
4 de Febrer. Wallis que lo estaba mucho: recobrados aquellos
12. y recorrido el buque se levaron: avistaron la Isla
28. de Santa Elena donde completa su aguada, zar-
24 de Abril. pó: cortó la equinoccial: avistaron la Isla de Pico, y el dichoso Navío el Delfin despues de 637 dias de navegacion desde su partida de Plimouth llevó á salvamento su equipage á las Dunas con la glo-
20 de Mayo. ria de ser el primer buque que por dos veces haya rodeado el Globo (1).

Carteret que se separó de Wallis al desem- XXIX. Viag. de Carteret.
bocar este el Magallanes era uno de los Tenientes que habia llavado Biron en la Expedicion anterior, á quien se confirió el mando del Swallow Sloup de 14 cañones, 90 Marineros y 220 Oficiales de mar para acompañar al Delfin: pero en tan mal estado y tan desproveido de las cosas mas esenciales, que jamás creyó su Capitan se le mandaria seguir sino hasta cierto punto: nueve hombres se le quisieron desertar en la Isla de la Madera dando por disculpa, que segun el estado del buque creian que no regresaría ninguno. Siguió su navegacion en conserva de los demas y entró en el Estrecho como queda dicho; y en el Puerto de la Hambre presentó á Wallis una representacion del estado de su buque pidiéndole lo mandase regresar, á que se le respondió, que era necesario cumplir las órdenes de los Lores del Almirantazgo, é igual contestacion dió á muchos partidos, que para el éxîto de la comision y vuelta del Swallow proponia Carteret. Quando desem-

(1) Hasta el cap. 12. y pag. 232.

bocó el Delfin no lo pudo conseguir Carteret, y 1766.
se quedó en el Estrecho, que al fin logró desem-
bocar 5 dias despues, habiendo estado en ellos
para perecer muchas veces (1). Con iguales peligros
y fatigas no siendo posible tomar la Isla de Juan
Fernandez, que hallo fortificada por los Españo-
les, se dirigió á la de Mas afuera donde se pro- 1767.
veyó de agua y leña, acosta siempre de terribles 22 de Mayo.
riesgos: hízose á la mar: visitó várias Islas ya
descubiertas por los Españoles á que impuso nom-
bres Ingleses, y á todo el grupo el de Islas de 18 de Agost.
la Reyna Carlota: siguió reconociendo otras vis-
tas antes por otros Viageros: llegó á la nueva 7 de Set.
Inglaterra padeciendo siempre y procurando re-
parar en lo posible su desmantelado buque: des-
cubrió un Estrecho que divide esta Isla en dos:
atravesaron de aquí á Mindanao, visitando diversas 11.
Islas: no fueron bien recibidos en aquella, ni ob- 26 de Oct.
tuvieron refrescos: pasaron el Estrecho de Ma- 14 de Nov.
casar y por las Celebes á Borneo: enfermo casi 27.
todo su equipage cortaron la equinoccial para el S.
y estando su macilenta tripulacion abatida en-
teramente y sin fuerzas para executar las mas
ligeras maniobras de abordo, fué atacado á me- 10 de Dic.
dia noche por un Pirata que logró colar á fon-
do: en Macasar costóle muchísimo que los Holan-
deses le diesen los socorros de que tanto necesita-
ba: fueron á la Bahía de Bouthain baxo la pro-
teccion Holandesa en tanto que tuviesen viento 20.
oportuno: con la Monzon favorable se hicieron á 1768. 22 de Mayo.
la vela harto quejosos del hospedage: llegaron á Ba-
tavia: aquí descargó Carteret su buque y le carenó 2 de Junio.
por estar imposibilitado de seguir viage: com-
puesto de algun modo dió la vela tomando algu- 15 de Set.

(1) Cap. 1. hasta pag. 214. del tom. 1. de la citada Coleccion.

1768. nos Marineros de reemplazo, pues habian perecido 24 de los que sacó de Europa y tenia otros tantos dolientes: por el rumbo sabido de los Estre-
28 de Nov. chos siguió su navegacion: dió fondo en la Bahía de Tablas en donde se detuvo para que su
1769. tripulacion se recobrase: levóse: arribó á Santa
6 y 20 de Enero. Elena: fondeó en la Isla de la Ascension y despues habló con Mr. Bougainville que le conoció, aunque se ocultaron recíprocamente, el Francés las particularidades de su viage, y el Inglés enteramente el suyo: llegó Carteret á las Terceras y dió
7 de Marzo. fondo con felicidad en Spithead, habiendo con-
20. cluido su segunda vuelta al Globo, que tantas angustias le costó esta vez, dexando tan lustrosa carrera al Héroe de la mar y honor de nuestro siglo, al benémerito de la Geografia, al genio de la Náutica, el inmortal Cook, que empezó este mismo año sus gloriosas navegaciones, aunque ninguna tuvo por objeto el Magallanes, que justamente abandonó, hecho cargo de los antecedentes reconocimientos.

Al mismo tiempo que Wallis y Carteret, executó su conocido viage Mr. de Bougainville. Con la comision de volver á los Españoles un establecimiento que los Franceses habian hecho en las XXX. Viag. Mr. de Bougainville.
1766. 15 de Nov. Maluinas en 1764 salió de Nantes con la Fragata la Boudeuse de 26 cañones y la Flute la Estrella: arribó á Brest por averías y dió de nuevo la vela, llevando á su bordo al Príncipe de Nassau Sieghen, actualmente Mariscal de Campo al servicio de España, que con el permiso del Rey
5 de Dic. de Francia quiso hacer este viage. Cortaron la equi-
1767. 8 de Enero y 27. noccial y entraron en el Rio de la Plata: allí se unió con el Capitan de Navío D. Felipe Ruiz Puente, Comandante de las Fragatas la Esperanza y la Liebre, que iba á entregarse de la Co-

lonia (1). Partieron unidos de Montevideo, llega- 1767.
ron á las Maluinas: se dió la posesion á los Es- 28 de Febr. 25 de Marzo.
pañoles dando el Rey á los Franceses por gene-
rosidad 2.412000 reales vellon á que con los in-
tereses montaba el gasto de aquel establecimien-
to (2). Salió Mr. Bougainville y entró en el Ja- 2 de Junio.
neyro donde se unió con la Estrella (3) y se le- 21.
varon volviendo segunda vez á Montevideo de 14 de Julio.
donde dió la vela y siguió la Costa hasta descu- 29.
brir el Cabo de las Vírgenes. Despues de várias 14 de Nov.
tentativas embocó y dió fondo en la Bahía de Po- 2 de Dic.
sesion: se levó y pasó la primera angostura: tra- 8.
tó con los Indios: dió la vela, perdio una ancla 9.
y cable y llegó hasta la Isla de Santa Isabel: le-
vóse y llegó hasta Cabo Froward. En otros de sus 16.
viages mientras estuvo en las Maluinas, se habia in-
ternado hasta la Bahía Francesa, sufriendo muy
malos tiempos: montó el Cabo Holandés y ancló
en el Galante donde se detuvo tres semanas con
un tiempo horrible. Mareó y perdió otro cable 1768.
y ancla, hizo reconocer, y encontró el Canal de 16 de Enero.
Santa Bárbara y dando toda vela, desembocó con 25.
el viento muy favorable al cabo de 52 dias de
demora en el Estrecho: "así despues de haber ex-
" perimentado en Puerto Galante por el espacio
" de 26 dias perniciosos y contrarios vientos, 36

(1) Cap. 1. hasta pag. 28. de este Viage escrito por Mr. de Bougainville de la edic. de 1772, que trae varios planos de todo lo que reconoció ó descubrió: uno de pliego del Magallanes con el rumbo que siguieron y dos de las Bahias inmediatas al Cabo Froward y de su reconocimiento de la Tierra del Fuego.

(2) Cap. 3 hasta fol 61.

(3) Preguntando al Virrey Portugués si le corresponderia al saludo le respondió: Que quando uno en la calle se quitaba el sombrero no inquiria si lo haria el otro: contestacion, que no satisfaciendo á Mr. de Bougainville hizo que no se saludasen.

1768. „horas que le hubo favorable, como nadie se hu-
„biera atrevido á esperar, bastaron para llevarnos
„al mar Pacífico: exemplo á lo que creo único
„de una navegacion sin fondear desde aquel Puer-
„to hasta la desembocadura" (1) siguió navegan-
3 de Abril. do en el Pacífico hasta descubrir la Isla de Otaiti
tambien para él nueva, donde en una detencion
de 9 dias perdió 6 anclas: llevóse un Isleño lla-
mado Autourou que voluntariamente se quiso ir
con los Franceses (2), conocido en Europa con
16. el nombre de Potaveri: dió la vela y visitando
5 de Julio. varios Archipiélagos hizo escala en la Nueva Bre-
taña en el mismo parage donde estuvo Mr. Wallis;
22. padecieron grandes necesidades y tuvieron un tem-
11 de Agost. blor de tierra: se alejaron de allí y avistaron la
20. Nueva Guinea: cortaron segunda vez y hasta
quinta la línea y entraron en el Archipiélago de
27. las Molucas: fondeó en Boero con casi toda la
1 de Set. tripulacion escorbútica. Dieron la vela para Ba-
7. tavia de donde partió y llegó á la Isla de Fran-
16 de Oct. 8 de Nov. cia y de allí se hizo á la mar dexándose á la
14 de Dic. Estrella que no podia seguir el viage sin carena:
1769. llegó al Cabo de Buena Esperanza, levóse: avis-
8 de Enero. tó á Santa Elena y la Ascension: cortó otra vez
17. la línea y despues fué el referido encuentro con
12 de Febrer. 4 de Marzo. Mr. Carteret: avistó las Islas Terceras y entró
16. felizmente en Saint Maló un mes antes que su
compañero la Estrella, con la gloria de haber ro-
deado por primera vez el Globo con el Pabellon
Francés y de haber executado la navegacion mas
memorable que hayan hecho sus compatriotas hasta

(1) Cap.9. hasta fol.324.

(2) Llegó á París donde se detuvo 11 meses: de allí partió en Marzo de 1770, costando á Mr. de Bougainville 144∪ reales, que llama el tercio de su caudal para equipar el Navío, que desde la Isla de Borbon debia conducirlo á la suya.

que veamos el éxito de las que está para concluir Mr. de la Perouse, que tan feliz debe desearle todo hombre, en cuyo corazon con el amor de la humanidad halle acogida el del acrecentamiento de las ciencias mas útiles. 1769.

Despues del viage de Mr. Bougainville no se ha dirigido otro al Magallanes hasta el de D. Antonio de Córdoba, de que se ha dado en la primera parte tan completa noticia. De resulta de todos se conoce el Estrecho, como se ha expresado en la parte Náutica y como vamos á expresar inmediatamente en la física y natural.

§. II.

Suelo, clima y producciones del Estrecho.

Si en el párrafo anterior nos autorizaba su contenido para hablar con debida confianza en unos asuntos propios de nuestra Facultad, lo extraño de los que debe comprehender éste nos hará muy circunspectos. El Oficial de Marina errante ya en unas ya en otras partes del Globo, formado por precision en el estudio y obligado por su propia seguridad á observarlo todo, es un tributario de sus investigaciones á las Academias científicas para afianzar o desvanecer con hechos las conjeturas de los sistemas formados en ellas. Buena parte de la Historia de la especie humana y toda la Historia de la América se ha formado por sus informes; pero por lo poco instruidos de muchos de los primitivos navegantes, por el deseo de adornar sus viages con cosas extraordinarias, y por la seguridad de que la excesiva distancia y dificil acceso de los parages de que hablaban, les po-

nian á cubierto de sus ficciones, inventaron muchas, que descubiertas por otros Marinos mejor intencionados, deslucen el mérito de sus relaciones, y ha dado ocasion para que algunos desconfien indistintamente de todas estas notícias y de la capacidad de los que las daban, y mucho mas motivo para estas fundadas quejas de Mr. Bougainville "Soy Viagero y Marino, esto es, un mentiroso y un imbecil á los ojos de esta clase de Escritores perezosos y soberbios que á la sombra de su Gabinete filosofan á pérdida de vista sobre el Mundo y sus habitantes, y someten imperiosamente la Naturaleza á sus investigaciones. Proceder raro é inconcebible de parte de unas gentes, que no habiendo observado cosa alguna por sí mismos, no escriben, ni dogmatizan, sino siguiendo observaciones prestadas de los propios Viageros á quienes niegan la facultad de ver y pensar (*)."

Los Oficiales Galiano y Belmonte, de cuyos Diarios es la mayor parte de lo que se dirá de las producciones del Estrecho, advierten con candor que habiendo empleado sus años (que en ambos son bien pocos) en los indispensables y complicados principios de su científica carrera, carecian de los de otras ciencias naturales y así se ceñian á referir sencillamente lo que habian visto, sin adhesion á sistema alguno propio, ni ageno: que para la Historia natural consultaron á los Cirujanos de á bordo, que les dieron muchas luces, y que el mérito de sus investigaciones estribaba en una total sujecion á la verdad. Aunque con un incesante desvelo para aprovechar todas las ocasiones de adquirir notícias útiles que con-

(*) En la prefacion á su Viage.

tribuyesen á los progresos de los conocimientos Nacionales, tampoco se lisonjean de haberlas hecho todas; pues las incesantes tareas de á bordo, las continuas Geográficas, y freqüentes Astronomicas robaban algunas veces el tiempo á las demas; con todo las siguientes darán tan justa idea del Magallanes como de su aplicacion y conato.

Conjeturas sobre la formacion del Estrecho.

No parece extraña la opinion de la mayor parte de los Naturalistas que consideran este Estrecho formado por temblores de tierra y estrago de los volcanes de esta parte del Globo. Mr. Buffon en sus Epocas de la Naturaleza cree la parte montuosa tierra muy antigua, y moderna la baxa, dando por razon que la mar agitada por los vientos constantes y furiosos del O. descarnando al Continente por la parte Occidental, ganó por este lado hasta donde pudo su actividad: de donde se infiere que la parte Occidental de la América es antigua, y que la mar pierde por la Oriental, dexando descubiertas las tierras baxas que se ven en el Cabo de las Vírgenes; pudiéndose asegurar que lo que se registra desde la punta de Miera á la loma que va por detras del Cabo de las Vírgenes al de Posesion, es muy moderno, y que el agua terminaba en esta loma. Aun hay quien piensa que las Islas Maluinas formaban parte del Continente por la mucha semejanza de su suelo y producciones vegetables.

Division del terreno del Estrecho.

Dexando estas sospechas y entrando á tratar de lo que se vé, es preciso mirar baxo dos aspectos diversos el terreno del Magallanes, separando la parte baxa de la montuosa, pues es suma no solo la diferencia de sus producciones naturales, pero aun la de sus habitantes.

Terreno que ocupa la tierra baxa.

El terreno baxo ocupa en el Continente toda la parte del Estrecho que se extiende al O. desde el Cabo de las Vírgenes hasta Cabo Negro: no es facil determinar su extension hácia el N. y E.; pero se puede creer es dilatada, dándose la mano con las Pampas de Buenos-Ayres y Costa Patagónica, de la que absolutamente no difiere.

Por la parte del S. de la Tierra del Fuego se extiende al O. desde el Cabo del Espíritu Santo hasta el de San Valentin y al S. y E. segun la relacion de los Nodales hasta el Cabo de Penas, desde donde empieza á elevarse y ser el terreno montuoso, de suerte que la porcion de la Tierra del Fuego comprehendida entre el canal de S. Sebastian y el que desemboca entre el Cabo de S. Valentin y Punta del Boqueron, que se llamó de nuestra Señora de la Cabeza, se puede considerar como una grande Isla de tierra baxa, diferente en todo de las que se conocen con el nombre de Tierra del Fuego. No se llamó de esta manera á todo el conjunto por los calores que se sufran en ellas, sino por las hogueras que alimentaban sus habitantes quando descubrieron á los primeros Viageros.

Terreno montuoso.

Del referido Cabo Negro hasta el de la Victoria no presenta el Continente mas que un conjunto de montañas estériles con alguna llanura á su pie, que son las primeras de la famosa cordillera de las Andas, que divide la América Meridional en Oriental y Occidental, siendo su extension de N. á S. 1700 leguas. Comienza esta en la Punta mas Meridional del Estrecho que es el Morro de Santa Agueda, pudiéndose considerar este Cabo como principio austral de este Continente tan extendido, cuyos límites boreales son aun tan inciertos.

En la Costa del Fuego tambien se manifies-

tan desde el Cabo de S. Valentin hasta el de Pibares unos peñascos elevadísimos, cuyo aspecto es, si cabe, aun mas horroroso que el de las montañas del Continente, conociéndose desde luego no ser esta parte mas que un conjunto de Islas, en donde claramente se denota las revoluciones que ha padecido nuestro Globo.

El terreno que se llama baxo no es tan llano que no tenga sus desigualdades formadas por várias colinas, y tantas que dificultosamente se encuentra alguna crecida porcion sin altos y baxos. Así en una parte como en otra es el suelo de una misma calidad, compuesto de tierra arenisca algo obscura y fofa á lo menos en la superficie, pues no se ha exâminado en lo interior. Sin embargo, por lo que se presenta á la vista en la parte en que está tajado al mar parece no hay otra diferencia que la mezcla de algunas pedrezuelas. Tambien parece que contiene sales muy acres que se oponen á la vegetacion de las plantas y árboles, siendo las primeras en muy corto número y no halliándose rastro de los segundos. Calidades del terreno baxo.

No habiendo visitado parte alguna de la Tierra del Fuego no se puede decir otra cosa sino que, segun lo que se presenta á la vista, es idéntico el terreno al Continente con solo la diferencia de ser mas quebrado y desigual, tanto, que en esta parte aun tiene mas semejanza con las Islas Maluinas, y así se puede decir, que sus producciones serán semejantes.

Es tan diferente el aspecto y vista de la parte montuosa, que parece imposible que la naturaleza que guarda una cierta graduacion en todas sus producciones, dé en esta parte del Orbe un salto tan repentino. Diferente aspecto de la parte montuosa.

Se puede conjeturar que las altas montañas que Calidad del suelo de las montañas.

ocupan casi todo este terreno son de una misma especie; pero no es facil acertar con la calidad de que se componen las faldas y las cortas llanuras que están á su pie, pues ó estan enteramente ocupadas de un bosque espeso, cuyos troncos caidos, maleza y demas vegetables secos y deshechos forman un suelo elevado del verdadero, ó está cubierto de una especie de planta semejante al esparto, aunque mucho mas tierna, cuya altura es de un palmo á media vara, y su color quando está crecida como del esparto seco.

Las montañas están cubiertas por lo ordinario de árboles hasta los dos tercios de su altura, y lo demas no es otra cosa que un conjunto de peñascos esteriles y despedazados, cuyo color tira algo á roxo, aunque los hay de otras clases y son de un granito ordinario, al que llaman los Naturalistas *Saxum*, de lo que se componen todo lo que llaman roca ó alma de las Montañas. El resto de estos montes está por lo general cubierto de nieve y yelo, no permitiendo la suma humedad de las demas partes que quede sin derretirse á los pocos instantes de haber caido. Nada de particular se encontró en las cumbres que se registraron; y solo pareció convenir en un todo con la descripcion que hace el Señor Ulloa de las cordilleras de que estos son parte.

Entre el Cabo Redondo y el Morro de Santa Agueda se presenta un monte escarpado cortado á pique á la orilla del mar en un fondo á su pie mayor de 50 brazas, cubierto de árboles verdes y hermosos en toda la extension de su cumbre, el qual está casi enteramente engastado de conchas y otras materias petrificadas; por lo que Mr. Bougainville le llamó Cabo Notable.

La única diferencia que se encuentra en las Montañas de la Costa del Fuego, es que no estan tan pobladas de árboles y estos no son tan vigorosos y grandes, hallándose por lo comun mas cubiertas de una eterna nieve.

El ningun conocimiento de minerales habrá sido tal vez causa de no hallar rastro de ellos, sin embargo que los Indios regalaron en várias ocasiones unas piedras con que encienden fuego, que dixeron hallarse en la montaña, las quales precisamente contienen algun metal segun las diversas chispitas que encubren de una materia brillante y dura, mas que el resto de la piedra: quando se castiga con el eslabon echa fuego y huele á azufre, de que parece puede inferirse que no sería dificil encontrar minerales en las entrañas de estos montes (*) y que son los restos que indican la existencia de volcanes que habrá habido en esta parte del Globo.

Aunque en la demora que hizo la Fragata de 15 dias en la parte llana del Estrecho no cayeron lluvias abundantes, la sequedad que se nota parece mas bien originada por lo arenoso, y de consiguiente poco compacto de él, que por falta de agua y rocio, filtrándose ésta con tal facilidad que apenas se percibe húmedo el suelo á poco de haber llovido, agregándose á esto que los vientos reynantes en esta parte son por sí secos y violentos, como lo manifiestan todas las plantas que están abatidas en su direccion, por lo que no parece á propósito para producir ninguno de los granos que se cultivan en Europa, como se ha

Sequedad del terreno baxo.

(*) Pedro Sarmiento pretende que esta piedra es caxa de metal de plata ú oro de veta, pues es al natural, como el *Curiquixo de Porco del Perú*. Son sus palabras.

T 2

notado en nuestras Maluinas, que es un terreno igual, despues de reiteradas experiencias.

Falta de arroyos. Agua.

En todo el terreno llano no se vió rio ni arroyo de consideracion y sí algun cañuelo casi sin agua; pero en recompensa hay algunas lagunas de agua dulce, que son las que proveen á los Naturales. De su calidad nada se puede decir, porque no se probó á bordo por su mucha escasez para haber aguada.

Temperatura del terreno llano.

No es facil determinar el temperamento de la parte llana del Estrecho por la mansion que se hizo en ella; pues estando entonces el Sol 18 horas sobre el Orizonte, es muy incierta la conseqüencia para otro tiempo. No obstante el Termometro con azogue de fina construccion Inglesa y graduado segun el método de Reaumur expuesto siempre al ayre en su caxita, jamas subió arriba de 9°, á veces de 5°, por lo que se dexa conocer, que en toda otra ocasion será el frio muy rigoroso, contribuyendo á ello los vientos del O. y O S O. que pasando por las montañas cubiertas de nieve se impregnan de partículas frias y heladas. El Cielo está ordinariamente despejado y la atmósfera límpia al menos en las dos ocasiones del paso de la Fragata; pero esto se debe entender particularmente sobre el Cabo de las Vírgenes y sus inmediaciones; porque ya de la Angostura de nuestra Señora de la Esperanza para el O. se percibe la mayor proxîmidad á la parte montuosa, donde la atmósfera raras veces está descargada de vapores.

La siguiente Tabla manifiesta el estado de la atmósfera en los dias de detencion en la parte llana.

Tabla que manifiesta el estado diario del Termómetro á las 12 del dia con la situacion en que se hallaba la Fragata y circunstancias del tiempo.

Dias del mes. Diciembre de 1785.	Altura del Termómetro.	Situacion en que se hallaba la Fragata. Latitud observada.	Circunstancias de la atmósfera.
15....	10°, 5....	47°. 57′ S.	Cielo claro y viento ya fresco ya bonancible del N. O.
16....	10°, 1....	49°. 06.	Cielo toldado y viento fresco del 3°. quadrante.
18....	10°, 1....	50°. 55.	Cielo acelajado é id.
19....	9°, 8....	52°. 06.	Cielo claro é id.
20....	7°, 5....	52°. 09. Fondeador al N. E. del Cabo de Santa Maria.	Tiempo lluvioso y viento fresco de ONO.
21....	8°, 7....	Lo mismo.	Cielo claro y viento fresco del S O.
22....	8°, 7....	E O. con Cabo de las Vírgenes.	Claro y viento bonancible del O N O.
23....	8°, 2....	Al ancla al S O. del Cabo. .	Cielo toldado y viento id.
24....	8°, 1....	Id.	Cielo id.
25....	8°, 7....	Id.	Cielo claro y viento fresco.
26....	7°, 3....	Id.	Cielo nublado y viento fresco.
27....	8°. 7....	Id.	Viento fresco.
28....	7°, 2....	Id.	Id.
29....	7°, 1....	Id.	Id. con violencia.
30....	7°, 2....	51°. 55′ sin ver tierra.....	Id.
31....	8°, 1....	51°. 50.	Viento fresco del tercer quadrante, Cielo acelajado.
1786. Enero.			
1....	9°, 8....	Al S S O. del Cabo de las Vírgenes.	Viento fresquito.
2....	9°, 3....	E O. con Cabo de la Posesion.	Cielo claro y viento fresco.
3....	9°, 1....	A la boca de la primera angostura.	Cielo nublado y viento variable del 3°. y 4°. quadrante.
4....	8°. 9....	A la boca de la segunda...	Id.
5....	9°, 2....	Al ancla en la Bahia de San Gregorio.	Cielo claro, viento fresco del O.
6....	9°, 8....	Id.	Cielo toldado con llovisnas.
7....	8°, 3....	Id.	Id.
8....	9°, 1....	Sobre Cabo Negro.	Cielo claro, vientos frescos.

Durante la noche baxaba ordinariamente el azogue un par de grados, y hubo ocasiones en que estuvo en cinco escasos.

Temperamento del terreno montuoso.

No es igual el temperamento en toda la parte montuosa, pues desde Cabo Negro hasta el Morro de Santa Agueda es mas benigno y la vista mas apacible: desde este Morro al Canal de S. Gerónimo ya es el temperamenro mas crudo y el aspecto mas horrible; pero no se puede comparar con lo demas hasta Cabo de la Victoria, á cuya parte llamó con harta razon el Señor Narbourough, la desolacion del Sur.

Rigor é inconstancia de la temperatura.

En el rigor del Verano se experimentaron aquí frios grandes y una inconstancia notable en el tiempo: raras veces estuvo el Cielo despejado y cortos fueron los instantes en que se conoció la fuerza del Sol: ningun dia se pasó sin que lloviese algo, y lo mas comun era no cesar de diluviar. El estado del Termómetro era de 6° á 7° y muchos dias llegó á $\frac{1}{2}$ escasos, siendo de notar que las montañas entre las quales estaba fondeada comunmente la Fragata debia por precision disminuir mucho el rigor del frio, que se experimentó muy penetrante y casi insufrible en su cumbre.

Causas físicas de este rigor.

No hay duda, que los empinados y estériles peñascos de esta parte del Estrecho cubiertos de una nieve perpetua, que producen un aspecto obscuro y espantoso, contribuyen mucho á mantener el ambiente húmedo y frio; por cuya razon está la atmósfera siempre tan cargada de vapores y neblinas tan densas, que á veces los uracanes mas duros no son capaces de disipar. Si á proporcion aumenta el frio en el Invierno como en las demas partes conocidas del Orbe, se puede conjeturar que será quasi intolerable. No lo experimentó nuestra Fragata; pero sí los Holandeses que hemos dicho invernaron por la tenacidad de los tiempos contrarios en la Bahía de Cordes, donde por la inclemencia de la estacion perdieron 80 hom-

bres: sin ser necesario mendigar exemplos extraños, quando el éxito de las Poblaciones de Sarmiento manifiesta qual es el rigor de este clima.

Todos convienen, que el emisferio austral en iguales latitudes es al doble mas frio que el boreal. Los Naturalistas y Físicos pretenden que proviene esta diferencia del mayor espacio que ocupan en el primero las aguas, de lo que se originan que en ciertas estaciones se encuentran las bancas de nieve en latitudes no muy crecidas; y tambien ocasiona los violentos y continuos vientos del O. y sus colaterales, los quales atravesando un espacio inmenso de Océano sin encontrar estorbos que les hagan cambiar la direccion, van adquiriendo por grados su fuerza y son capaces de los mayores destrozos, haciendo tan penosa la navegacion del Cabo de Hornos. En el Estrecho se nota alguna variedad en ellos; pero de ordinario toman la direccion de los canales. y la impresion de una atmósfera tan impregnada y limitada entre tan altas montañas contribuye á formar los uracanes que á veces se experimentan, y cuya terquedad hace tan larga la navegacion de E. O.

Es imponderable la humedad que se encuentra en todas estas partes y la abundancia de arroyos y cascadas, que precipitándose de lo alto de los montes forman al principio una vista agradable: imaginacion que se desvanece muy apriesa al contemplar lo demas. Estas aguas son muy buenas bebi. das de pronto; pero se ha experimentado que embarcadas no se conservan así, y quedan de un gusto casi desagradable, y por tanto de no la mejor calidad. Humedad y abundancia de agua.

La siguiente Tabla muestra el estado de la temperatura durante la estada de la Fragata en la

parte montuosa; pero como es tal la repentina variacion de temperamento en este Estrecho, que no hubiera sido posible poder apuntar, se ha abrazado el método de señalar el estado del Termómetro á medio dia, pudiéndose asegurar que en muchísimas ocasiones baxó á los 5°, y raro fué el dia en que no lloviese ó nevase; ó no lloviese y arreciase el viento.

Tabla del estado diario del Termómetro á las 12 del dia, con la situacion en que se hallaba la Fragata y circunstancias del tiempo.

Dias del mes. 1786. Enero.	Altura del Termómetro, graduacion de Reaumur.	Situacion de la Fragata.	Circunstancias del tiempo.
9....	7°, 8.....	Al ancla sobre Cabo de Santa María.............	Cielo acelajado y viento del O. y O N O. fresquito.
10....	7°, 8.....	A la vela sobre Punta Santa Ana................	Id.
11....	8°, 1.....	En el Puerto de la Hambre.	Cielo aturbonado, lluvia y viento floxo del N O.
12....	7°, 2.....	Id..................	Cielo claro, viento del S O. á rachas frescas.
13....	7°, 3......	Id..................	Id. viento N O. y lluvia.
14....	8°, 6.....	Id..................	Tiempo claro y viento O. floxo.
15....	7°, 8......	Id..................	Acelajado con agua.
16....	8°, 0.....	Id..................	Id. viento del S. con agua.
17....	8°, 1......	Id..................	Acelajado, viento del O. variable.
18....	10°, 2......	Id..................	Tiempo hermoso calma.
19....	10°, 2......	A la vela frente del Puerto.	Id.
20....	11°, 1.....	En la Bahía Varcarcel.....	Id.
21....	11°, 0......	Id..................	Acelajado, viento al O. bonancible.
22....	10°, 1.....	Id..................	Id.
23....	11°, 6......	A la vela enfrente.......	Tiempo claro calma.
24....	8°, 3.....	Cabo Froward 54° de latitud.	Acelajado, viento O. variable hasta N O. fresco.
25....	8°, 1......	A la vela sobre Cabo Holandés..............	Id.
26....	7°, 0......	En la Bahía de Solano.....	Tiempo obscuro y viento frescachon del S S O. y nieve.
27....	6°, 7......	Id..................	Id.
28....	7°, 2......	Id..................	Id.
29....	9°, 8......	A la vela enfrente.......	Tiempo claro, viento del O. bonancible.

Dias del mes.	Termómetro.	Situacion de la Fragata.	Circunstancias del tiempo.
30.	9°, 4.	Frente de la Bahia de Gaston.	Id.
31.	10°, 4.	En la Bahia.	Id. calma.
Febrero.			
1.	8°, 0.	Id.	Acelajado, viento S O. al fresco.
2.	6°, 3.	Id.	Id. con nieve.
3.	7°, 0.	Id.	Id.
4.	8°, 0.	Id.	Acelajado, viento bonancible del 4° quadrante.
5.	8°, 1.	Id.	Tiempo toldado, viento fresco del O.
6.	6°, 0.	Id.	Nieve y viento recio del S O.
7.	7°, 1.	Id.	Id.
8.	7°, 2.	Id.	Id.
9.	6°, 5.	Id.	Id.
10.	7°, 6.	Id.	Cielo acelajado vuelto del 4° quadrante.
11.	8°, 9.	Id.	Id. viento variable y floxo.
12.	10°, 0.	Id.	Cielo algo claro y calma.
13.	9°, 2.	Id.	Acelajado y lluvia y calma.
14.	7°, 8.	Id.	Id. viento fresco del S O. al N O.
15.	8°, 0.	Id.	Id.
16.	8°, 6.	Id.	Id.
17.	8°, 2.	Id.	Id.
18.	7°, 5.	Id.	Id. lluvia y viento fresco del O.
19.	8°, 0.	Id.	Cielo toldado y neblina.
20.	7°, 9.	Id.	Tiempo obscuro, viento fresco del O. y lluvia.
21.	7°, 0.	Id.	Id.
22.	6°, 4.	Id.	Id. nieve.
23.	8°, 8.	Id.	Tiempo acelajado y calmas.
24.	9°, 7.	Id.	Id.
25.	10°, 0.	Id.	Tiempo variable y ventolinas.
26.	10°, 1.	Id.	Id.
27.	9°, 4.	Id.	Tiempo obscuro, neblina y calmas.
28.	9°, 8.	Id.	Id.
Marzo.			
1.	8°, 5.	Id.	Cielo nublado, viento fresco del S O. al N O.
2.	6°, 8.	Id.	Viento auracanado.
3.	7°, 5.	Id.	Lluvia y viento menos recio.
4.	7°, 3.	Id.	Id.
5.	7°, 3.	Id.	Id.
6.	4°, 2.	Id.	Nieve, tiempo cerrado y viento del S.
7.	6°, 5.	Id.	Id. viento del O. frescachon.
8.	8°, 2.	Id.	Tiempo obscuro y viento bonancible.

Dias del mes.	Termómetro.	Situacion de la Fragata.	Circunstancias del tiempo.
9....	6°, 0......	Id....................	Cielo toldado, viento fresco del O S O. al N O.
10....	9°, 7......	A la vela frente Cabo Galan.	Cielo claro, viento bonancible del O.
11....	9°, 3......	A la vela sobre la Punta de Santa Ana.	Id.
12....	10°, 3......	A la vela sobre la Isla de Santa Isabel..........	Cielo obscuro, poco viento y llovisna.
13....	8°, 4......	Al ancla en la Bahía de San Gregorio.............	Cielo obscuro, viento del O. variable.
14....	6°, 7......	Id....................	Id. viento recio del N E. y llovisna.
15....	9°, 0......	Id....................	Id. variable y calma.
16....	9°, 5......	A la vela en la angostura de la Esperanza..........	Neblina espesa y quasi calma.
17....	9°, 5......	Sobre el Cabo de las Vírgenes..................	Viento variable y cielo toldado.

Siendo tal el suelo y clima de la parte baxa no es extraño que produzca solo el corto número de plantas de que vamos á dar notícia, advirtiendo que estan en las inmediaciones de la orilla, pues no hubo proporcion para internarse; y así no se puede asegurar ni es prudente de creer que no haya otras clases.

Plantas de la parte baxa. Yerba.

Todo este terreno que se ha representado como tan poco apto para la vegetacion por falta de jugo, está sin embargo cubierto de una especie de *grama* parecida á la avenacea, y de otra yerba que se cria en abundancia en las Maluinas, á que llaman *paxonol*. En el mes de Diciembre estaba en todo su vigor tirando su color entre verde y amarillo por estar próxîmo á secarse, y entonces queda como paja. Esta es la materia con que los Patagones hacian sus candeladas y por lo que se vió prestaba buen pábulo á las llamas, siendo segun toda apariencia muy propia para pasto de ganado, como se ha visto en las Maluinas.

Plantas particulares.

Una, cuyo alto es de dos pies, muy ramosa y acopada: sus hojas como las del cipres y del mismo color: en el remate de cada una se encuentra una florecita amarilla, de suerte que cada ramita es un conjunto de flores, estas pequeñitas de un olor aromático fuerte mas que el tomillo: su gusto muy amargo y resinoso: no tiene espinas ni dá fruto alguno: sus raices son muy esparcidas aunque delgadas: estregando sus hojas contra la palma de la mano dexa un olor muy confortante y agradable: se asemeja algo á la *Erica* de España; pero se puede considerar como particular de estos parages.

La segunda planta consta de pocas hojas, estas pequeñas y velludas del tamaño de la palma de la mano; su color verde claro en la faz superior, blanca y mas velluda en la inferior, de un gusto algo subácido: su tallo de un pie y medio de alto: en él echa unas flores blancas en sus hojas y amarillas en el centro del caliz como la *Calta*: siempre se hallan tres ó quatro juntas formando ramillete: el tallo es tambien velludo y macizo: su raiz blanca y de 5 á 7 pulgadas: concuerda en algo con las azetosas.

La tercera planta es de un pie de alto: sus hojas mas pequeñitas que las de la *Salvia*, y son blancas, gruesas y velludas, de olor algo aromático y gusto amargo: es especie de *Camepitis*, ó siempreviva del campo.

La quarta es de una especie de arbusto de poco mas de un pie de alto esparcido sobre la tierra en mas de una vara de circunferencia: sus hojas redondas del tamaño y figura de una almendra mondada: su color verde obscuro: sus varitas muy espinosas, y las espinas con tal simetría que debaxo de cada hoja forman una cruz, sosteniéndose

la hoja por las espinas: su gusto es ácido y no agradable, y no tiene olor: echa una frutilla redonda que tenia el mismo gusto y estaba sin madurar.

Estas quatro plantas son las únicas que merecen descripcion: el Abate Perneti en su Viage á las Maluinas habla de alguna de ellas y de otras muchas que nacen en estas Islas. Acaso los ojos de un experimentado Botánico y sabio Naturalista habria encontrado en este terreno mayores riquezas con que aumentar el catálogo de las plantas hasta ahora conocidas; pero siempre quadará este suelo como el mas pobre y menos apto para producir lo necesario á la vida humana, á lo menos en lo que toca á vegetables.

Falta de árboles.

Si este terreno baxo fuese capaz de producir ó criar árboles era regular que se encontrasen en él; pues con los continuos y violentos O. es probable hayan mil veces venido las semillas de los muchos que cubren la superficie de la parte montuosa.

Conatos inútiles para criar árboles en las Maluinas.

Esfuerza esta conjetura ver que los Franceses é Ingleses en várias ocasiones han hecho quanto han podido para criar árboles en sus respectivos establecimientos de las Maluinas, llevándoles con las precauciones posibles desde este Estrecho, cuya travesía es tan corta; pero ni unos ni otros lo han logrado. Establecidos nosotros en ellas se ha puesto el mayor esmero llevando plantas de toda especie y hasta tierra de Buenos Ayres, con cuya diligencia han prendido, pero no medrado; y para que algunas berzas y hortaliza se logren, aunque no en su perfecta sazon, pues esto nunca se consigue, es preciso sembrarlas al resguardo de alguna ladera ó colina y cercarlas de paderones para abrigarlas de los vientos; y aunque esto

mismo se ha practicado con los árboles, nunca se ha logrado el fruto de tan costoso trabajo. Todo lo qual prueba la semejanza del suelo del Estrecho con el de las Islas.

Pasando á tratar de los quadrúpedos, es bastante raro no haber notado rastro ni adquirido tampoco notícias de ganado vacuno, qne tan prodigiosamente ha procreado en todo el Reyno de Buenos Ayres. Acaso no ha llegado á este extremo meridional del Continente, por los grandes rios y otros tropiezos de esta naturaleza que no hayan podido superar. Quadrúpedos.

El primer quadrúpedo que se presentó á la vista es el que se conoce baxo el nombre de Guanaco ó Lama: pudiera hacerse una descripcion completa, tanto de este como de los demas animales, pues tenemos á la vista los diferentes AA. de Historia Natural y Viageros que tratan extensamente la materia; pero como andan en manos de todos nos ceñirémos á hacer algunas apuntaciones y reflexîones peculiares á los que se hallan en este Pais. Guanaco.

El célebre Naturalista Mr. Buffon supone que los Guanacos solo habitan la parte mas fria de las cordilleras; pero esta opinion no es combinable, tanto con lo que refiere el Señor Ulloa en su viage al Perú, como con esta abundancia que se encuentra en la parte baxa del Estrecho y Costa Patagónica, formando el principal sustento y riqueza de sus habitantes. En las várias ocasiones que se trató con ellos fué la única cosa que ofrecieron, ponderando la multitud que hay de estos animales, y aunque no se mató ninguno se vieron con freqüencia en la playa.

No es extraño que habiten un pais tan desproveido de agua, pues se sabe lo parcos que son

en su alimento y bebida, satisfaciendo su sed con tener siempre húmedas sus fauces con la saliva propia, que en estos animales es mucho mas copiosa que en otro alguno.

Transferidos muchas veces á España nunca se han propagado y á poco tiempo han muerto; por donde se manifiesta, que solo es propio para su conservacion el pais de donde son originarios.

Zorrillos. No abunda menos de Zorrillos, cuya piel es tan agradable á la vista y al tacto, como pestífero el olor de sus orines, que se alcanza á distancia de una legua. Los Oficiales mataron unos quantos; pero se vieron precisados á echar su caza al agua por no apestar la Fragata: se necesita un sumo cuidado para que las pieles de estos animales pierdan el mal olor, pues serian despreciables sin esta circunstancia; y es de notar que siempre es necesario preservarlas del agua, porque de lo contrario adquieren nuevamente su hedionda propiedad.

Segun convienen todos los Naturalistas es un animal que solo se encuentra en el Nuevo Mundo, y es muy cierta la diferencia que señala Mr. Buffon entre los que viven en la parte mas austral del Continente de América, y los que se crian en el Reyno de Cartagena de Indias y Provincias del Orinoco, tanto en el tamaño y color de su piel, como en la mayor eficacia de sus orines, que aun sobrepuja á los que se vieron en el Estrecho.

Caballos. Poco ó nada hay que decir sobre los Caballos de que hacen un continuo uso los Patagones, porque como es notorio que los Americanos no conocieron este géneroso animal y las utilidades que presta á la vida civil hasta despues de haber experimentado la superioridad de los habitantes de Europa, que fueron los que los llevaron, faci-

litando mucho con ellos la conquista de tan vasto Continente, se manifiesta tambien, y lo prueba claramente la idéntica semejanza, que estos Indios toman los que necesitan para su uso de los muchos que se crian en las Pampas de Buenos Ayres en donde se han aumentado de un modo casi increible.

El Redactor del viage del Almirante Anson dá como positivo que los Indios prefieren la carne de caballo á la de qualquiera otro animal; pero aunque en la Fragata se solicitó informarse de esto, no se pudo venir en conocimiento si los Patagones siguen esta costumbre, que es muy dudosa.

Son tan fieles compañeros de estos Indios los perros, que raras veces se vieron sin un crecido número de ellos: su casta es casi semejante á la que en Buenos Ayres llaman Cimarrones y de donde seguramente traen su orígen, adonde fueron llevados por los Europeos, pues siendo cierto lo que refieren los Historiadores de América y lo confirma Cook en su primer viage á la mar del Sur, que los perros indígenas del pais no ladran, los que se hallaron entre estos hombres desde bien lejos daban á conocer que eran oriundos del antiguo Continente (*). Perros Cimarrones.

Como la parte baxa del Estrecho está falta de árboles, no es extraño se encuentren pocos ó ningunos páxaros; y así omitiendo los aquátiles cuya enumeracion se dará despues, porque son comunes á ambas partes del Estrecho, solo se vieron algunas de las aves mayores de este Continente, que por asemejarse al avestruz, comunmente se conoce baxo este nombre, pero que bien exâminado se diferencia en lo esencial, por lo que mu- Aves. Avestruz ó Tuyu.

(*) Véase Mr. Buffon donde trata de los perros, y explica muy por menor las diferentes opiniones sobre este particular.

chos Naturalistas Españoles, y Buffon le dexan el nombre de *Tuyu*, porque así le nombran los habitantes del pais donde primeramente fué descubierto, no debiéndose confundir de ningun modo con los avestruces que se crian en Africa, de donde son originarios, como el *Tuyu* de la América.

Aves de rapiña. Se vió tambien algunas aves de rapiña, y entre otras una especie de aguilucho conocido por los Naturalistas baxo el nombre de águila pequeña ó alcon pardo, que se encuentra con abundancia en las Maluinas; y á solo estos animales referidos se puede limitar la de esta entrada Oriental del Magallanes.

Pesca. Ningun pescado se cogió en esta parte del Estrecho, por lo que parece es muy poco abundante este precioso alimento, notándose que las playas tambien carecian de marisco.

Parte montuosa. Yerbas. Planta notable. La parte montuosa del Estrecho, cuyo temperamento queda expresado, en las pequeñas llanuras cria unos mogotes ó panes formados de una yerba cuyas hojas son redondas, y tan cerradas y entretexidas las unas con las otras, que vienen á componer las de cada planta un entapetado muy igual, y en su interior no quedan mas que las raices, las que crecen y á proporcion que abultan van hinchando aquella copa de hojas, hasta que forman de ella la figura de un pan redondo. A esta planta parece que llaman los Botánicos *Sedum minimum* y en Castilla *Riva de perro* ó *Racimillo*. Estos panes suelen tener de alto uno ó dos pies y lo mismo de diámetro, y son tan fuertes quando estan en todo su verdor que no los rinde el peso de un hombre; pero se notó, que quando empieza á envegecer se agujerea con facilidad al ponerle el pie encima. Quando están en un medio, ni bien tan verde que tenga toda su resisten-

cia, ni tan pasado ó viejo que se hallen ya podridas sus raices, hacen éstas resortes de tal modo que al ponerse encima, levantan su volumen tremulamente á la compresion del peso y le disminuyen del mismo modo, contribuyendo á esta especie de elasticidad el moho, ó verdin de la tierra que se cria entre unos y otros. El cimiento de estos mogotes ó panes no es el terreno sólido; pero sí otros mogotes de su especie que la suma humedad ha podrido, y así no se encuentra el terreno firme á menos de una y media ó dos varas de profundidad; cuya circunstancia dificultaría mucho, á no hacer del todo impracticable, el primer cultivo de estas tierras que desde su creacion han estado incultas; por lo demas el suelo parece compuesto de una especie de greda obscura y ligera con algunos granos de arena menuda y pedrezuelas, de modo que á no estar tan opilado se puede juzgar apto para la agricultura, segun el vigor con que crecen todos los vegetables que produce. Esta yerba cubre casi toda la superficie, y su antecedente descripcion exâcta y prolixa creemos mas útil que perder tiempo en buscarle nombre seguro, y semejanza conocida, que acaso no tiene, pudiendo conocerla así los experimentados Botánicos y clasificarla como la corresponda.

Otra planta habia muy abundante, cuya altura seria de dos varas, muy acopada desde su raiz: sus hojas están dispuestas en forma de cruz, y son de un verde claro: su flor blanca y hermosa, y sus hojas bien pequeñas, formando en cada cogollo un ramillete. Esta la comian los Indios y les es de un gran regalo: no se pudo lograr la simiente en sazon, que se reduce á unos granitos quadrados y largos en el lugar de las flores: el gusto Planta particular.

de esta planta era un subácido algo aunque poco dulce.

Bibes ó Uva Urey.

Hay otra planta abundante que tiene hojas de figura de parra y el mismo color, aunque del tamaño de la yedra: no llega á tres varas su altura: echa el Verano su fruto que consiste en unos racimitos de uvas del tamaño de garbanzos, muy negras y dulces, de las quales se comieron bastantes sin experimentar daño alguno. Esta planta es el Biver ó Uva Urey, con la misma figura y circunstancia que se conocen de esta.

Espinoso.

Otra especie amarilla se halló con la hoja mas pequeña: en sus varas ó ramas echa tambien fruto del mismo color y gusto, aunque algo diferente en la figura; por lo que parece puede considerarse de la misma clase que el primero y que estará dotado de las mismas virtudes.

Florecitas hermosas.

Entre estos diferentes arbustos se encontraron por el suelo plantas que dán unas flores que se juzgarian por el bello sexô bonitas aun en Europa: tales son unas campanillas coloradas y de color de rosa, que salen de una especie de murtillo pequeño: otras flores blancas y muy olorosas que tambien salen de planta que se asemeja en la hoja mucho al murtillo: ésta dá un fruto colorado redondo del tamaño de un garbanzo pequeño, y en su centro tiene un huesecito como el de ciruela, y otras de la misma especie hasta tres: el gusto lejos de ser agradable es muy seco é insípido; pero las hojas tienen un gusto áspero y astringente, por lo que tendrán mas virtud.

Malva Magallánica.

En la mayor parte de las proxîmidades á arroyos ó cañadas de agua dulce hay por el suelo en abundancia una planta que se parece mucho á las hojas de malvas y que no lo es: sale de la tierra cada hoja por pedículo separado á ma-

nera del *androsages* en España: su color es de un verde regular, el pedículo colorado y de una tercia de largo el que mas, y el gusto de toda la hoja muy amargo. De esta misma se halló en la montaña de la Cruz y tenia en su cogollo un boton encarnado como una mora verde: su raiz era de poco grueso y larga: las particularidades de esta planta le han hecho imponer este nombre.

En una de las Bahías que se reconocieron se halló mucho elecho hembra semejante al que se cria en España; y en várias otras partes una especie de culantrillo, aunque muy impropio y diferente del que se cria en los parages húmedos. Elecho.

En las playas hay gran porcion de una planta cuya altura no excede de dos pies, sus hojas grandes como las de las acelgas. Várias yerbas baxas.

En el tronco de los árboles y en la cercanía de los arroyos se halló tambien una especie de vicia ó enredadera: es una yerbecita cuyas hojas son tan pequeñas como lentejas; sus ramitos muy largos á manera del culantrillo y de un gusto seco é insípido. Enredadera.

Tambien hay en las orillas del mar unos arbustos cuyas hojas son muy finas parecidas á las del sauce de un color verde claro, sus flores encarnadas en figura de campanilla y en su centro tres hojitas azules que cierran su caliz, dándole á toda la flor una vista muy agradable. La semilla la echa en una vaynita del tamaño de un piñon, aunque mas delgada y redonda: su tronco es muy tortuoso y cubierto generalmente de una costra de musgo, y es madera nada fuerte ni pesada. Especie de Sauce.

En las inmediaciones de las playas se encuentra una crecida porcion de apio silvestre ó Persil de Macedonia de un gusto regularmente agradable. Por su virtud antiescorbútica se hizo de el un con- Apio silvestre.

tinuo uso en la Fragata; y la tripulacion le comia con provecho tanto en el caldero como en ensalada.

Especie de Anis.

En lo interior de los bosques se halló algunas matas de anís; pero de ningun modo su semilla ó grano á pesar de estar en la estacion propia para ello.

Romero silvestre.

La mayor parte de los bosques estan cubiertos de una planta muy parecida al romero; pero que no es propiamente tal: su altura es desigual: la mayor no llega á dos varas: acopada cada mata desde el suelo: sus hojas de un verde claro, por la parte superior blanquecina, y algo belluda por la inferior: largas como una pulgada y ancha donde mas tres líneas: echa flores en cada ramita en lo superior de ella de un color blanco y de muy poco olor: su gusto amargo y algo insípido, y quemándole exhala un olor agradable.

Mirtillo.

El Mirtillo es el que dá la frutilla de que han hecho uso quasi generalmente las tripulaciones de todos los Viageros por tener un gusto dulce subácido, por consiguiente atemperante, muy agradable quando está perfectamente madura. De estas hay varias especies, pues unas son redondas, otras oblongas, otras de figura de un corazoncito: varían tambien el color; y así son negras, coloradas, rosadas ó blancas del todo, que son las mas dulces.

La altura de la planta que produce esta fruta, á la que Sarmiento llama Murtiña, es tambien vária, pues se halló desde un pie hasta dos varas, dando fruto todas en sazon: sus hojas son pequeñitas, largas, y puntiagudas, tanto que al coger su fruta pican en la mano: el color un verde obscuro en todas, el sabor astringente é insípido. La fruta hace parte del alimento de los Indios, y nuestras tripulaciones comian de ella con abundancia.

Aunque seria una temeridad asegurar no cria el Magallanes mas plantas que las referidas, pues especialmente en esta parte montuosa es natural haya otras muchas en parages que no se debieron visitar; fué una feliz estacion la de la demora en el Estrecho, estando quasi todas las plantas en flor ó en su mayor vigor, lo que facilitó la antecedente descripcion de cada una. Pasemos á la de los árboles.

Tres son las especies de árboles que se hallan en los vastos bosques que cubren casi toda la superficie del terreno montuoso del Estrecho: la primera, que es la mas despreciable, aunque no del todo idéntica con la del haya Norte, se le parece alguna cosa; por lo que el célebre Doctor Banks, que acompañó al Capitan Cook en su primer viage á la mar del Sur, le nombró *Fagus Antarticus*, sin embargo de reconocer que es peculiar de este terreno. Su altura es prodigiosa; pero en muchos que se cortaron se notó que tienen el corazon dañado, por lo que no es á propósito para obras, ni sus fibras tienen la fortaleza que representa su magnitud. Arboles.

La segunda especie, que es la mas abundante, es la que el citado Naturalista llama *Betula Antártica*, aunque en nada se parece al árbol que se conoce en España baxo este nombre de Abedál. Los hay de todos tamaños y algunos tan corpulentos y rectos que se podrian hacer masteleros ó qualquiera otra pieza de arboladura á no ser tan pesados: su interior es blanco y solo se raja ó hiende de alto á baxo: perdiendo la humedad que contiene es excelente para qualquier obra de carpintería: las ramas salen formando copas con las hojas mas ó menos grandes: el color de la hoja es verde claro: su magnitud como la uña del dedo

polex: su figura ovalada, terminando en una punta no enteramente aguda y frangeada en toda su circunferencia. Su fruto consiste en unas piñitas como garbanzos, cubiertas de resina muy aromática, que restregándola con los dedos conforta: se trasuda de la substancia del árbol por entre las hojitas de la piña, y cuajándose con el frio queda un botoncito en cada una. Su semilla es una pelotilla negra del tamaño de un garbanzo, en cuyo centro hay un polvillo negro por donde se hace su propagacion, que es muy abundante. La cáscara ó corteza de estos árboles es proporcionada á su grueso, habiéndose encontrado algunos que tenian 35 pies de circunferencia: es facil separarla del corazon; y los Indios las emplean para sus Canoas.

Se traxeron en la Fragata cantidad de estas piñitas resinosas para ver si es adaptable su virtud: se parece en el olor al *animæ sumæ* ó Goma de copal que se conoce en España.

La tercera especie que es la mas apreciable y no menos abundante es el árbol, que por haberlo primeramente descubierto el Capitan Winter en la parte Meridional y Occidental de la Costa del Fuego le conserva su nombre; aunque muchos Botánicos conocen por *Laurus nobilis* (*) y su corteza llaman Winterranea. Los hay grandes, medianos y pequeñitos: sus hojas son parecidas en todo á las del laurel y largas como cinco pulgadas: su anchura por donde mas una y media: su color verde algo obscuro. Tanto estas como la corteza tienen un olor bastante aromático, que se percibe quando se quiebran ó se restriegan contra la mano: la corteza tiene un picante fuerte, que se aseme-

(*) Ortega *Ilustracion á Biron.*

ja algo á la pimienta; ademas tiene otro gusto sequeron y algo dulce, que se conserva algun tiempo en la boca despues de haberla mascado. El grueso es segun la magnitud del árbol, de suerte que se cogieron muchos pedazos cuyo canto tiene mas de una pulgada: es compuesta de dos capas íntimamente unidas; la exterior cenicienta, la interior acabada de cortar de un blanco obscuro; pero á poco rato se vá poniendo colorada, y al llegar á secarse queda de color de chocolate en pasta. Su semilla consiste en unos granillos como pimienta, que contienen dentro quatro ó cinco pepitas negras, larguitas y semicirculares y su sabor ó gusto igual al de la corteza, pero mucho mas activo. Sale en forma de racimitos que cada uno contiene 4 á 6 granos: se quajan en el sitio de su flor, la que tambien se vió y era blanca como el azahar, aunque mucho mas fina y pequeña.

De los arbolitos chicos se sembraron algunos piesecitos con su misma tierra, y á pesar del sumo cuidado todos se secaron en las inmediaciones de la línea; y si la simiente que se traxo no prende, no se logrará el deseo de propagar esta especie en España. Las calidades de esta corteza dan á entender tiene una virtud estomacal, corroborante y antiescorbútica. Se hizo uso de ella como de especias echándola en el caldero, lo que le daba un gusto agradable y era provechoso. El agua que filtra de ordinario entre las raices de este arbol adquiere, como se experimentó, una virtud digestiva y aun mueve algo el vientre. Es preciso usar con discrecion de esta corteza en los paises muy frios y en tiempo de Invierno, pues en el Verano ó paises cálidos lejos de hacer bien seria dañosa irritando demasiado.

Especie de Ciprés.

En los parages pantanosos y húmedos se encuentra una especie de arbolitos parecidos al ciprés formando guiones muy derechos: estan poblados de ramas desde el suelo: su mayor altura 4 á 5 varas: el espesor del tronco de 10 á 12 pulgadas quando mas: sus hojas se parecen al ciprés, son del mismo color y solo se distinguen en que forman quatro esquinas: sus frutos son unas pelotillas negras del tamaño de garbanzos: quando se vieron estaban huecas y secas con cierto polvillo seminal en su interior: el sabor de las hojas es demasiado amargo, de modo que excede á la retama.

Palma Magallánica.

Tambien se cria en estos bosques una especie de palma, cuyo tronco es de una vara de alto y su mayor grueso de 20 pulgadas: sus ramas colocadas arriba en su cúspide en contraposicion como las palmas que llevan dátiles; pero sin formar cogollo ó palmito: las mayores tienen de largo una y media vara, sus hojas conjugadas á la similitud del elecho ó polipodio: su color verde claro: su gusto desagradable y no se le encontraron fruto alguno. Abundaba en los parages donde habia algun arroyuelo de agua dulce: se debe mirar como de la casta de las palmas por lo que se asemeja.

Arbol Espinoso ó Berberis.

El Amarillo ó arbol espinoso, que es propiamente el *Berberis*, que pinta el Doctor Laguna, tiene de altura de dos á tres varas: sus hojas y ramas rodeadas de espinas: el color de las hojas y de las ramas en la parte exterior verde obscuro; pero en la parte interior como tambien en el tronco muy amarillo: echa una frutilla morada en su madurez, que tiene un gustillo ácido y mas quando estan sin madurar y conserva las mismas virtudes.

Los únicos quadrúpedos que se encontraron en terreno montuoso se reducen á los perros idénticos con los de los Patagones, de quienes es probable los hayan tenido los habitantes de estas partes del Estrecho; y una especie de venados ó corzos, que por no haberlos visto sino desde lejos, no es facil decir á qué clase de las muchas que hay de estos animales pertenecen. Por lo demas no se puede asegurar, si la notícia de Pedro Sarmiento de haber visto rastro de tigres es creible, pues á la verdad no parece este clima propio para tal género de fieras. Quadrúpedos, Corzos, y Perros.

Mucho mayor es el número de las aves que habitan los bosques; pero el poco tiempo y proporcion que hubo para la caza, y la suma dificultad de acertar con los nombres de cada una, pues nadie ignora que la Ormitologia es la parte mas dificil y menos completa de la Historia Natural, pone en la precision de nombrar solo los que mas freqüentemente se presentaron á la vista. Dificultad de la descripcion de las aves.

Segun la opinion comun los paises frios y climas rigurosos no alimentan aves con mucha abundancia, y las que tienen no son tan hermosas y de la brillante diferencia de colores que las que se crian en la Zona torrida. Sin embargo se ha visto una especie de cotorras verdes del tamaño de un palomo con unas golillas encarnadas semejantes á las que se hallan en Chiloé de bastante hermosa figura. Cotorras.

Mas vistoso todavía es un paxarito grande como un gorrion, cuyas plumas negras como un azabache tienen á lo largo una pequeñísima raya dorada y el pico amarillo: esta contraposicion de colores forma un todo muy agradable á la vista. Especie de Gorrion negro.

Las urracas se hallan con abundancia; pero se diferencian algo de las conocidas en España. Urracas.

Becasinas. No menos comunes son las becasinas idénticas á las que se encuentran en las Islas de Falkland y de un gusto exquisito.

Especie de Mirla. Tambien se vió á menudo una especie de ave muy parecida á nuestras mirlas y que seguramente es otra casta diversa.

Golondrinas Magallánicas. Lo que causó mucha admiracion fué el encontrar hasta en la cumbre de los montes cubiertos de nieve unos paxaritos, á los que por su identidad con las nuestras se llamó *Golondrinas Magallánicas*. Acaso no son, á pesar de todas las apariencias, de la especie de aquellas que se retiran de Europa al entrar el Otoño para disfrutar de un clima mas templado en su pais originario.

Canto. El canto de todas estas aves y de otras muchas que hay no es á la verdad muy agradable, y nunca se oyó cosa que embelesase los oidos.

Páxaro Mosca. Los Indios regalaron al Comandante D. Antonio de Córdoba un paxarito mosca ó calibre muerto y desecado con quasi todas sus plumas, enteramente semejante á los que se crian en los paises mas cálidos; siendo dificil de explicar si esta casta de páxaros exîste y se cria en este clima, al parecer tan contrario á su naturaleza; y como no se vió ninguno vivo de su especie, se ignora si es alguno que extraviado vino á morir en él, ó si verdaderamente el de los 52° no es tan opuesto como se supone.

Aves de rapiña. No faltan aves de rapiña que persigan á las mas débiles; pero no se les puede asignar nada particular.

Aves de agua. Patos. Mucho mas considerables por lo útiles es el número de las aves aquáticas. Los patos comunes y reales se hallan con abundancia y son de excelente gusto. Otra especie no menos copiosa, Patos de pico encarnado. aunque su carne huele algo á marisco, pero que

no por eso se dexó de comer, se halla en las Bahías del Estrecho y de ordinario en las proximidades de los arroyos: son mas chicos que los patos: sus plumas blancas y negras: el pico encarnado y largo: siempre van de dos en dos, y perseguidos dan un silbido bien raro y particular.

Es prodigiosa la cantidad de otra especie de patos, que los Marineros llamaban bastardos, por ser su carne de un gusto intolerable y pestífero: sus plumas son blancas y negras, el cuello largo, la cabeza medianamente grande, el pico amarillo, la cola muy corta, su vuelo no muy rápido, y por lo comun van á bandadas. Patos bastardos.

Los páxaros carneros, conocidos tambien por quebrantahuesos, abundan en este Estrecho y les hay extremamente grandes. Son innumerables las Gaviotas y se encuentran de muy diversas especies. La que pareció mas hermosa es una, cuyo tamaño no excede del de una tórtola grande. Tiene la cabeza negra, y las plumas de todo el cuerpo y alas de un blanco resplandeciente mezcladas con algunas rayas leves negras: los diamantes y rubíes no igualan al brillo de sus ojos: al rededor de las niñas tienen un círculo colorado como de carmin, que resalta mucho su belleza. Páxaros Carneros y Gaviotas. Especie particular de Gaviotas.

Los Pingoines ó páxaros Niños no vuelan; pero es tan rápida su carrera en la superficie del agua, sirviéndose de las alas á modo de remos, que dexan una estela como la de una embarcacion, y así es muy dificil cazarlos; pero sorprehendidos en tierra dificilmente se escapan. El Abate Perneti, que ha escrito muy juiciosamente la Historia Natural de las Maluinas, trata con bastante extension de todas estas aves. Páxaros Niños.

No se encontró en el Estrecho ningun animal ponzoñoso ni insecto incómodo; con lo que se No hay animales ponzoñosos ni insectos incómodos.

confirma la opinion de quasi todos los Viageros sobre este particular. En lo interior de los bosques hay algunos mosquitos; pero ni pican ni molestan con el zumbido, ni nunca se atreven á salir al ayre libre; acaso por la diferencia de temperamento. Se hallan tambien algunas mariposas y arañas, que los Naturalistas distinguen con el nombre del campo: se hallan bastantes escarabajos; pero algo diferentes de los que se conocen en Europa.

Poca abundancia de pescado.

No hay que contar mucho con la pesca, como contra la expectacion de todos sucedió en la Fragata, pues abunda muy poco el Estrecho de peces; y solo en la proxîmidad de los rios se encuentran algunos, que á la verdad son de un gusto exquisito. Tanto con la red como con los palangues solo se cogió de quatro especies: una que llaman mugil, y los hay de todos tamaños; pero los mayores no pesaban arriba de seis ú ocho libras. A este mismo pescado nombran en las Islas Maluinas bacalao, porque curado no es inferior al de Terranova. La otra es el espereuro menos abundante. La tercera es bien pequeña, pescado algo viscoso y colorado; y se ignora á qué género pertenece. Finalmente la quarta es el Pexe-Rey, alguno de los quales pesaria media libra, digno de llevar el nombre que tiene, si no por su pequeñez, por su gustosísimo sabor, pues frito es excelente.

Ballenas, Búfeos y Lobos Marinos.

Se presentaron á la vista algunas ballenas, bufeos y lobos marinos; pero seria inútil que hablásemos de estos cetaceos tan conocidos y que absolutamente no se diferencian de las que freqüentan las mares, y Costas de la América Española.

Abundancia de Marisco.

En recompensa de la escasa pesca abundan las playas del Estrecho de exquísito marisco. Los mexillones, lapas, picos, cañadillas, almejas, caracoles marinos y herizos forman el principal sus-

tento de los Indios y han sido el continuo regalo de la tripulacion de la Fragata. Los mexillones, cuyo tamaño es en algunos de cinco á seis pulgadas, no ceden en gusto á los hostiones mas ricos, lo que ha dado motivo á los Naturalistas á llamarles Mexillones Magallánicos para distinguirlos de los comunes. En muchos se encuentra una especie de perlas, producidas segun la comun opinion, de una enfermedad que suele padecer este marisco. Las lapas son de un tamaño extraordinario, y su concha en lo exterior del nacar mas resplandeciente; pero ni con mucho son tan gustosas al paladar como los mexillones y mucho mas indigestas. Con las redes se solian á veces coger muchas santoyas y una especie de bogabantes y cangrejos no despreciables. Perlas.

Todos estos mariscos se alimentan por lo general del jugo de una planta marina llamada Cachiyuyo, á la qual los Naturalistas que fueron con Mr. Cook en su primer viage á la mar del S. nombraron *Fuscus giganteus Antarticus* por propia de este emisferio: su tallo se levanta hasta la superficie del agua, siendo su largo de 15 á 20 brazas; aunque dicho Viagero pretende, que las hay de 60 y 70, pero en este viage último no se encontró ninguna de tan extraordinaria longitud. Echan sus raices en las piedras y son de color de lo demas de la planta, esto es, de un amarillo obscuro como el de las hojas de árboles muertos que se empiezan á secar: el espesor de su tallo es de un dedo quando mas: destila un humor mugilaginoso y baboso: de trecho en trecho se ven unas calabacitas larguitas y muy poco gruesas llenas en su interior de agua, de las que toma nacimento cada hoja, cuyo largo es de 2 á 2½ pies, y de ancho por donde mas de 4 á 5 pulgadas: re- Planta marina llamada Cachiyuyo.

mata en punta y es su figura como la de una almendra muy puntiaguda: estas hojas no son lisas en su superficie, sino vistosamente dibuxadas con líneas longitudinales y algo realzadas, tanto, que vistas á distancia se parecen á las cintas de aguas: cada raiz echa cinco ó seis de estas ramas, y tan juntas las unas á las otras, que muchas veces cubren enteramente un gran espacio de mar, y tan espesas que con suma dificultad puede pasar un Bote por encima. La vista de esta planta indica siempre un fondo de piedra y así debe evitarse quando lo permitan las circunstancias el navegar en sus inmediaciones á causa de la desigualdad que se suele encontrar en el braceage. En muchos parages se hallan montones flotantes, que la marejada y fuerza de los vientos ha desgajado de sus raices, y de ellas están llenas por lo comun las playas de todo el Estrecho.

Tal es el suelo y temperamento, y tales las producciones y animales que nacen y se mantienen en el Magallanes: esto es todo lo que ofrece á sus habitantes, que es razon nos acerquemos á conocer.

§. III.

Habitantes del Estrecho.

Poblacion del Estrecho.

Lo húmedo, y por consiguiente mal sano de este clima es la causa de su corta poblacion, que se compone de dos razas del todo diferentes: los que viven en la parte llana y los que habitan en la montuosa; en especial estos son en muy reducido número, pues desde Cabo Negro hasta Cabo Froward solo se vió una Tribu de 40 á 50 personas, que siguió á la Fragata hasta Cabo Re-

dondo, y aun se puede suponer, que no pasa del Morro de Santa Agueda para el O. siendo segun todas las apariencias la misma que encontró Bougainville y demas Franceses quando venian á hacer provision de leña para las Maluinas. No se puede fixar con igual precision el número de los restantes moradores del Estrecho, pues solo se vieron 70 individuos, y acaso serán bastantes mas. La parte llana está mucho mas habitada; pero siendo tan notable la diferencia de unos Americanos á otros, darémos con distincion las notícias de cada uno.

Los que habitan el llano son los famosos Patagones, que con tan diversas señas han dado tanto que discurrir á los Sabios de Europa y han mantenido tanto tiempo la perplexidad sobre la exîstencia de un Pueblo de Gigantes, á cuyo favor eran un argumento tan robusto. Quando el juicioso Robertson escribia su Historia de América, por esta variedad de opiniones se mantuvo indeciso, admirándose que quando todos los animales no llegan á su mayor perfeccion sino en los climas templados y en donde las materias que los nutren están en la mas agradable abundancia, la naturaleza haya reservado al ingrato clima del Magallanes y á una Tribu errante de salvages, obstentar el mas alto honor del género humano distinguiéndolo por una estatura procer y un vigor superior á los demas hombres (1). Patagones.

Sin introducirnos en discusiones impertinentes á nuestro propósito sobre la reñida contienda de la estatura de los antediluvianos, si se conserva por un esfuerzo de la naturaleza en algun ángulo del Orbe, ni nada de lo que se expone á favor

(1) Book 4°. pag.305.

de los que hablan de la exîstencia de Gigantes (1), nos basta asegurar, que de ningun modo lo son los Patagones. La prolixa medida de los Oficiales de nuestra Fragata exâctamente la misma con líneas de diferencia, que la de Carteret y Wallis y la de Bougainville convienen en la exâcta difinicion que dieron los Nodales, asegurando eran *unos hombres membrudos y apersonados*.

No podemos desentendernos del agravio que se hace á los primitivos navegantes Españoles atribuyéndoles el orígen de tal fábula para hacer extraordinarias sus navegaciones, como si para esto hubiesen necesitado de mas auxîlio que la sencilla verdad. Un sinnúmero de AA. que han tomado parte en esta viva contienda convienen en que Magallanes, Loaisa, los Nodales y hasta Sarmiento deponen unánimemente de la estatura gigantesca de los Patagones (2). Nosotros que hemos tenido presentes sus Diarios originales nada hemos hallado de semejante hecho: el Diario de Alvo, que es el único que se conserva de la Expedicion de Magallanes no hace mencion de los Patagones. Urdaneta al referir que trató con ellos les llama grandes y feos. El MSS. de Mori aunque habla expresamente de estos Indios, nada dice de su estatura; lo mismo le sucede á Camargo. Ladrilleros asegura *que la gente del Estrecho son bien dispuestos de cuerpo, soberbios y de grandes fuerzas. La gente de la boca del N. son grandes*

(1) Gran número de los AA. que tratan esta qüestion los cita Solórzano *de Jure Indiarum*, *lib.* 1. *cap.* 2. *n.* 11. donde pueden verse.

(2) *Histoire des Navigations aux terres australes*, *tom.* 2. *pag.* 324. *y siguientes. Introduction general de Hawkeswoorth, tom.* 1 *pag.* 17 *y siguientes. Apendix al Viage de Biron traducido por Ortega*, *pag.* 167. *y siguientes.*

de cuerpo así hombres como mugeres, y de grandes fuerzas los hombres y muy sueltos. Sarmiento en su primer viage solo dice, *que 10 hombres apenas podian detener á un Patagon*, y sin expresar su estatura los llama en general Gigantes, y que desde el Rio de S. Juan de la Posesion empieza la gente grande: en su segundo viage añade, *que los Indios del Estrecho eran grandes y su Capitan mas grande*: y siempre distingue á los habitantes de la boca del N. por *la Gente grande*, llamando al que tomó á bordo *crecido de mienbros.* Hernando Tomé el Marinero Español que salvó Candish, atestigua en su declaracion que los Indios con quienes trataron eran agigantados; y en otra parte que eran muy corpulentos y disformes. Ya hemos referido el atinado voto de los Nodales, de que resulta que ninguno de los Marinos Españoles les atribuye la estatura desmesurada ni el demas conjunto de rarezas divulgadas despues que hasta Seixas trata de mentidas y ponderadas.

El Italiano Pigafeta en la Novela que divulgó como historia de la Expedicion de Magallanes es el primero que hizo á los Patagones de mas de 4 varas; pero ademas del ningun crédito que merece por tantas circunstancias semejantes á las conversaciones del Diablo con los Patagones casi á su presencia: que hay páxaros en el Pacífico que se meten dentro de las ballenas, las matan comiéndoles el corazon, en cuya jaula se quedan contentos hasta que abiertas las ballenas salen: que el Rey de Lao tenia dos perlas como huevos de gallina; y tantas otras ficciones de que abunda su relacion, en esta misma corpulencia de los Patagones va tan poco conseqüente, que despues de haber ponderado lo enorme de su cabeza, entre varios regalos que para su uso hizo al mas abulta-

do Magallanes, numera un gorro de que él se servia, quien nada tenia de gigante. Era tan achacoso Pigafeta de ver tales vestiglos que tambien columbró Gigantes en el Rio de la Plata. Maximiliano Transilvano que no hizo mas que trasladar á Pigafeta cuenta lo mismo y aun lo adorna con otras inverosimilitudes que no discurrió su Paisano.

Como estos eran los únicos escritos que andaban en manos de todos, cayendo en las de AA. de mas candor que discernimiento, como Gonzalo Fernandez de Oviedo, trasladó éstas y las demas fábulas á su Historia, y se extendió mucho en la de los Patagones, imbuido de los informes del Clérigo Arizaga que fué de la Expedicion de Loaisa, y que se hubo de divertir en abusar de su credulidad diciéndole cosas que ni expresó en su declaracion que hemos citado, ni se hacen creibles, no solo de la desmesurada talla de los Patagones, que un hombre alto no llegaba con una mano á la cintura, sino que de cada bocado comian mas de dos libras de carne cruda, que cada uno bebia de una vez mas de 6 arrobas de agua, y otras exâgeraciones que puede verse en su Historia (1).

Con este voto mas de un Autor contemporaneo fué tomando crédito la opinion de los Gigantes Patagones que adoptaron Gomara y Argensola y otros vários Escritores de demasiada buena fe, para copiar sin exâmen quanto oian de aquellas remotas Regiones; así pone este Islas habitadas de solo demonios y cometas y presagios para cada suceso (2). El primero no solo copia á Pigafeta, sino tambien añade cosas mas risibles, como que el Rey Colano de Ternate tenia 400 damas en su casa,

(1) 2. *part. lib.*20. *cap.*5. *y* 6.
(2) Argensola *lib.*3. *pag.*104. *y* 105. *lib.*7. *pag.*251.

Gentiles en ley y en persona y 100 corcobadas que le servian de Pages (1). Distamos mucho de querer ridiculizar á unos Historiadores de un mérito tan conocido, y solo referimos esto para hacer ver con quanta mas facilidad se persuadirian de la exîstencia de los Gigantes. Qualquiera que se haya familiarizado con los AA. del siglo XVI. conocerá que no fué el de la Filosofia. La erudicion reyna en aquel siglo; pero la crítica nació en el siguiente. No obstante los que sobresalian por su juicio no adoptaban tal extravagancia como sucede á Acosta, que refiriendo todas las fábulas de Gigantes en la América, no mencionó á los Patagones como tales, siendo tan del propósito de su Historia y haciendo capítulo separado del Estrecho (2); y el célebre Camoens, que tan autorizado estaba para abultar la estatura de los Patagones en su Poema, no quiso añadir nada á la verdad, diciendo en la octava 142 del Canto último

Desque passar á via mais que mea,
Que aõ Antartico Polo vay da linea
D' huã estatura quasi Gigantea
Homẽs vera, da terra ali vizinha.

Y por crecido que sea el número de los crédulos, no se hallará ningun Marino Español que como testigo ocular haya apoyado esta impostura.

El Inglés Candish es el primero que entre otras falsedades empezó á dar 18 pulgadas al pie de cada Patagon, imitando su exemplo Hawkins y Knivet; pero los que mas los han abultado han sido los

(1) Gomara *cap.92. fol.44. y siguientes.*
(2) *Lib.1. cap.19. pag.67. y lib.7. cap.3. pag.456. y en muchos otros parages.*

Holandeses hasta decir Sebaldo Veert que eran de una longitud horrorosa, que desarraigaban gruesos árboles, &c. y ha sido seguido aunque con mas moderacion de Noort, Spilberg y le Maire. Tambien los Armadores de S. Maló afirmaron la proceridad de los Patagones, con lo que aunque otros navegantes y sin duda los de mas crédito, como los Ingleses Winter y el Señor Narborough, el Almirante l' Hermite, Holandés, y Mr. Froges, Francés, han dementido á los otros impostores, y los que nada han dicho estan por lo mismo en contra, pues no hubieran omitido un objeto de tanto cuerpo y tan raro: con todo el asunto quedó poblemático y con bastantes sufragios ambos partidos, si bien con gran variedad los que defendian el Gigantesco, pues desde 10 á 13 pies no tenia término fixo, hasta que las últimas y repetidas Expediciones de nuestro tiempo Inglesas, Francesas y Españolas al cargo de Oficiales llenos de ilustracion y veracidad han desvanecido de una vez tantas ponderaciones y han reducido á los Patagones á su verdadero tamaño.

No ha sido esto á la verdad sin alguna contradiccion, pues antes de publicarse el Diario del Comodoro Biron ni las Cartas de las Transacciones Filosóficas (1), uno que se decia Oficial del Delfin dió á luz su relacion, insistiendo sobre la prodigiosa estatura de los Patagones (2) con varias circunstancias igualmente inciertas: su Editor apo-

(1) *Philosophical transactions, vol.LX. for the Year* 1770. *A Letter from Philip Carteret, p.*20.

(2) Dice que sobre la punta de los pies Biron (que tenia seis de estatura) apenas podia llegar con la mano encima de la coronilla de la cabeza de uno de estos Indios, que no era el mas grande ni con mucho. *Appendex, pag.*172. Que sentados en el suelo venian á ser quasi tan altos como el Comandante en pie. (*Viage, pag.*48.)

yándose en testimonios no mejores quiso corroborar su dictamen, y como este Diario fué el que por desgracia tuvo á la vista el Doctor Ortega para su estimable traduccion, en su Prólogo oprimido por el peso de esta autoridad y por la equivocacion que padece allí mismo de afirmar que casi todos los Navegantes que han atravesado el Magallanes son de esta opinion, se ve obligado á disimular la suya en materia tan delicada (1). Nosotros que jamas disimularémos la nuestra hemos manifestado ya qual es, y como abusó del Público este Inglés fingiendo lo que no refiere su Comandante en la juiciosa relacion que despues imprimió de su célebre viage. Habiéndose mentido tanto acerca de los Patagones, dirémos lo poco que hay averiguado sobre ellos; pues á pesar de haberlos tratado en várias ocasiones desde el mismo dia que llegó la Fragata al Estrecho, casi nada se puede circunstanciar sobre su gobierno, método de vida ni costumbres.

Los Patagones, así llamados sin fundamento alguno por Magallanes (2) y no por Candish como quiere el primer Editor del primer viage de Biron (3), son unas Tribus de salvages errantes que ocupan el vasto pais que se extiende desde el Rio de la Plata hasta el Estrecho: sus domicilios mas fixos es en lo interior del pais; pero en la estacion de la caza se acercan al Estrecho, que es donde se les ha tratado (4).

Descripcion de los Patagones.

Su controvertida estatura excede por lo general á la de los Europeos: medidos escrupulosamente

(1) Prólogo del Señor Ortega.
(2) Oviedo *part.2. lib.20. cap.5. fol.22. b.*
(3) *Appendix*, *pag.*169.
(4) William Robertson *History of America Book* 4°. *pag.*303.

los mas altos se halló que no pasaban de 7 pies y 1 $\frac{1}{4}$ pulgadas, medida de Burgos; y la comun estatura era de 6½ á 7 pies. Segun reflexîona Mr. Bougainville no es tan notable su talla como su corpulencia, que en algunos llegaba á 4 pies y 4 pulgadas en la circunferencia del pecho; pero sus pies y manos no corresponden á lo membrudo de las demas partes. Todos manifiestan robustez: estan llenos de carne sin poderse llamar gordos: lo teso de sus músculos manifiesta su fuerza, y no es desagradable su figura, aunque la cabeza es grande, la cara algo larga y un poco chata, los ojos vivos y los dientes extremamente blancos, pero largos en demasía: su color como generalmente el de todos los Américanos, es cetrino tirando mas bien á cobre. Llevan sus negros y recios cabellos amarrados hácia arriba con un pedazo de correa ó cinta que les ciñe la frente, dexando la cabeza enteramente descubierta. Aunque en algunos se notaron barbas, no eran ni largas ni pobladas.

Su trage y arreos de montar.

Realza mucho su figura el trage que usan, y se compone de una manta de pieles de guanacos ó de zorrillos medianamente compuestas con rayas de diferentes colores en la parte interior. La tienen amarrada á la cintura y les llega mas abaxo de la pantorrilla, dexando ordinariamente caida la parte destinada á cubrir las espaldas; pero quando el frio ú otro motivo les obliga á lo contrario sujetan la parte superior con las manos, y de esta suerte se abrigan enteramente con ella.

Algunos traen unos ponchos y calzones de igual género y hechura que los Criollos del Reyno de Chile y Buenos Ayres, no excluyendo este trage la manta de pieles. El poncho se reduce á una pieza de texido fuerte, rayado de diferentes colores de tres varas de largo sobre dos de ancho

con una abertura en su mitad proporcionada para entrar la cabeza francamente. Este trage es muy á propósito para manejarse á caballo, porque dexa los brazos en la mayor libertad y los cubre y abriga. Algunos tenian ponchos de pañete de los de nuestras Fábricas de la Provincia de Buenos Ayres.

Los calzones no se diferencian de los nuestros; pero sí las botas, que son de la piel de las manos de los caballos sacadas sin abrirlas, y con solo una costura á uno de sus extremos se la hallan formada. Pocos eran los que disfrutaban de estas comodidades: los mas estaban desnudos y reducidos á sus mantas de pieles y á una bolsa de cuero, que colgando de una correa que llevaban ceñida á la cintura les cubria sus partes vergonzosas, y pasando por entre piernas con una ó dos correas se la sujetaban por detras en la ceñida al cuerpo.

Con un pedazo de cuero liado al rededor del pie forman una especie de zapato, pegado al qual tienen dos palitos en forma de horquilla que les sirve de espuela; pero dexan este calzado quando no piensan servirse de sus caballos, lo que no obstante sucede rara vez. Es bastante general la costumbre de pintarse la cara de blanco, negro y encarnado, cuyo adorno no es nada favorable á su buen parecer.

Los arreos de montar se reducen á una especie de albardon, que se compone de várias pieles de guanacos una sobre otra y algun tanto arrolladas por delante y detras, que á primera vista les dá una semejanza formal de sillas; todo sujeto con fuertes correas que hacen el uso de cinchas. Cada uno de los estribos es un pedazo de palo de 4 pulgadas sostenido por los extremos por dos correitas que rematan en una asegurada en la cincha. Los demas

arreos son en todo semejantes á los que usan en el Reyno de Buenos Ayres los Indios, con solo la diferencia que el bocado es de una madera muy dura y compacta. Como no tienen ni hierro ni cuerdas suplen á estas materias con la madera y tiras de cuero. Uno tenia un aderezo completo á la Europea; pero no supo dar á entender como lo habia adquirido.

Corta notícia de las mugeres.

Sin embargo de haberles visto en tropas de 300 á 400, nada se puede decir de sus mugeres, que jamas se aproxîmaron á ser exâminadas; y solo un Oficial que fué á tierra en la Bahía de S. Gregorio aseguró que su estatura es en algo inferior á la de los hombres, siendo muy corta la diversidad del trage.

Facciones abultadas de los muchachos.

Los muchachos aun de tierna edad manifiestan desde luego descender de unos padres corpulentos, y por lo abultado de las facciones se puede juzgar de lo que se aumentarán quando la naturaleza haya adquirido su entero vigor y desenvuelva todas aquellas partes.

Viven errantes.

Como no sacan porcion alguna de su alimento de la mar tienen establecidas sus tolderías en lo interior de los valles, próxîmas á un arroyo ó laguna de agua dulce é inmediatas á algun monte para resguardarse de los vientos impetuosos: así no pudo inspeccionarse su modo de alojar, y solo desde á bordo se vió algo que no se puede individualizar con certeza. Sin embargo sabiendo que viven errantes como los Arabes, abandonando el terreno que espontaneamente no les da alimento, es de creer serán sus chozas formadas sin solidez ni estudio. Para prueba de la comun opinion de esta vida errante se puede citar que en este viage se vió una misma Tribu establecida en dos diversos parages.

Es muy dificil definir su caracter en el poco trato que se tuvo con ellos, pero se puede asegurar no es ni cruel ni bárbaro; siendo una injuria atroz la que le hacen Candish y Mr. Gennes en sus respectivos Diarios, atribuyéndolos el horror de comer carne humana, y que así aniquilaron á los Españoles de las Colonias de Sarmiento, impostura de que no se puede saber el orígen, pues nada dicen que se asemeje á esto los AA. Españoles que escribieron de aquella Poblacion. Tampoco es su docilidad defecto de espíritu, pues el deseo único que manifestaban era de poseer nuestras armas, lo que denota un ánimo guerrero y valiente, que es natural que irritado y conociendo la superioridad de su fuerza executen quanto se necesite para saciar su venganza, sin que esto obste á su natural docilidad, pues no se les notó señal alguna de mala intencion; y ya se ha expresado en el §. de los acaecimientos del Estrecho como dexaron sus armas y caballos para venir á bordo, lo que denota su buena fe recíproca; y la franqueza de entregarse desarmados es prueba evidente, que no conociendo la traycion no la temen. Se notó fiarse unos á otros várias prendas ó depositarlas en la playa ínterin venian á bordo, seguros de encontrarlas á su regreso; pues entre ellos es tan respetado el derecho de propiedad, que no alcanzando á los muchos que acudieron unas cintas que les repartió el Comodoro Biron, los desatendidos ni se manifestaron disgustados, ni atentaron á turbar la gran alegría que con la posesion de las suyas manifestaban los mas dichosos. Tampoco les es nueva la idea del comercio, qual ha debido ser éste en los tiempos primitivos antes que la multitud de producciones lo complicase hasta no poderse limitar al simple cambio de

las cosas. Algunos de nuestros Oficiales trocaron sables por sus pieles, manifestando los Patagones la mayor legalidad en su trato. Son sobrios como lo da á conocer su constante repugnancia al vino y aguardiente, cuyos perniciosos efectos les eran conocidos; pero esto no impide de que necesiten una crecida porcion de alimento proporcionada á su corpulencia para satisfacer su hambre. Tambien conocen y practican la generosa virtud del agradecimiento, pues al dexarlos en tierra siempre querian se esperase el Bote, dando á entender iban á traerle algunos regalos.

Escasas noticias de su sociedad.

Parece que reconocen algun género de subordinacion; pues el Marinero Thomé Hernandez (1) cuenta lo que se irritó un Indio á quien dieron á entender era Sarmiento el Capitan, dándose golpes en los pechos diciendo, que era él el Capitan, y se notó que los demas obedecian á uno que era de mayor corpulencia y manifestaban que era su Capitan, palabra de la qual conocian perfectamente el significado: se ignora enteramente qual y quanta es la extension de su poder, si siempre viven juntos ó si se separan segun su antojo: si es numerosa su poblacion y hasta donde se extiende, y qué especie de culto y religion observan; habiéndose solo notado que antes de ponerse el Sol siempre se retiraban á sus tolderías, manifestando una especie de veneracion á este Astro benéfico.

Su comunicacion con nuestros establecimientos.

No cabe duda, que la mayor parte de estos Patagones tiene trato con nuestros establecimientos de Buenos Ayres y Chile, y mas particularmente con los últimamente formados en la Costa Patagónica, pues todos conocian el uso del tabaco de humo, lo pedian con ansia, y se manifestaban dies-

(1) Pag. 10. en la declaracion del viage de Sarmiento.

tros fumadores; y para quedar íntimamente persuadidos de este trato, bastó oirles pronunciar muchas palabras Castellanas, de las que las mas veces ignoraban el significado; y que poseian algunas armas y muebles de Fábrica Española.

Es extraordinaria su facilidad en repetir qualquiera palabra que oyen, y aun el retenerla. El Marinero que salvó Candish dice en su declaracion, que les oia repetir Jesus, Santa María mirando al Cielo, y que daban á entender que la tierra adentro habia otros hombres diciendo así: *Otros hombres con barbas, con botas, otros muchachos como aquellos*, señalando á los de la Poblacion. Todos los Viageros han admirado esta extremada facilidad de retener las expresiones de qualquier idioma, y el Capitan Wallis refiere, aprehendieron al punto la expresion *Englishmen, come on shore*: *Ingleses, venid á tierra*; y que despues de muchos dias vueltos á encontrar en otro parage se la repetian. Esto parece procede de no tener acento duro ni aun ninguno particular á ellos, de su buen oido y de la suma volubilidad de su lengua. El idioma de su uso se notó no es áspero ni dulce, muy lleno de vocales y su pronunciacion algo gutural.

A muchos se les hizo la propuesta de conducirlos á España, prometiéndoles volverles á traer á su pais; pero todos respondian que no querian dexar á sus compañeros, por lo que no se creyó plausible ni justo abusar de nuestra superioridad arrancándolos involuntariamente del seno de su patria y familia, que tan amable les era, sin poderse sacar de esta violencia mas ventaja que satisfacer la ociosa curiosidad con la inspeccion de una casta de hombres, cuya estatura es mayor que la comun; pero no sobrepuja ni aun llega á la de los

que con bastante freqüencia se dexan ver en Europa como abortos de la naturaleza.

Si la ignorancia de los conocimientos propios al género humano y de las comodidades y seguridad que ofrece una junta civilizada tan natural al hombre, no fuesen un obstáculo segun nuestras ideas para ser feliz, pocos hombres se hallan en mejor proporcion para llamarse dichosos y estar contentos con su suerte como los Patogones: disfrutan de los esenciales bienes de la sociedad sin sujetarse al sin número de penalidades que una demasiado refinada trae consigo: gozan de una salud robusta hija de su sobriedad, y de que no conocen aquellos envenenados orígenes de tantos males la gula y la luxuria: tienen una anchurosa libertad en satisfacer sus limitados apetitos, que no son mas porque por fortuna suya son cortas sus ideas, y como el terreno que habitan les da espontaneamente su alimento, no acosados por un trabajo perpetuo y necesario, pasan los dias felices en una tranquila ociosidad y reposo, que es su pasion dominante y el seguro fruto de la combinacion de todas sus circunstancias, y no de ineptitud ó natural estupidez, como han pretendido muchos, de lo que no hay una prueba; pues lejos de serlo para el Filósofo el aprecio que hacen de una sarta de cuentas de vidrio ó de otras bagatelas semejantes, es solo una demostracion de cierta propiedad innata en el hombre de adornarse, y que bien considerada en el Patagon tiene mas disculpas que en el Europeo el aprecio de los encages y diamantes, que tan mal empleados afanes le cuestan, quando el otro sin fatigarse los toma por lo que le sobra quando vienen á presentárselo. Aun se realza mas la felicidad de estos Naturales del Magallanes comparándolos con los

de la parte montuosa de que vamos á tratar.

La otra especie de habitantes del Estrecho es un reducido número de hombres, con quien solo son comparables, segun el sentir de todos los Viageros, los míseros moradores de la Costa occidental de la Nueva Holanda. Indios.

No fué suficiente el largo y continuo trato que se tuvo con estos Naturales, tanto en la Bahía de la Hambre como en Puerto Galante para haber podido averiguar alguna cosa positiva acerca de la Religion y constituciones civiles de cada Tribu ó familia, pues en lugar de parar su atencion en las señales que se les dirigian para informarse de algo, no hacian otra cosa que repetir las mismas voces ó acciones, y de esta suerte quedaban unos y otros tan ignorantes como al principio (1).

Siendo su método de vida tan brutal y sus sociedades tan cortas, no se pudo venir en conocimiento de mas de lo que se presentaba á la vista de su figura, sustento, armas, navegacion y artes, si con tal nombre se pueden llamar las manufacturas de los pocos y toscos muebles que usan.

Antes de llegar al Puerto de la Hambre traxo el Bote 5 de estos Indios que habia encontrado en la playa, cuya desnudez, estupidez é insoportable hedor hacian mirarlos con tanto horror como compasion, pues viven en la mayor miseria: enviados á tierra se juntaron con otros que los esperaban, y unidos siguieron á la Fragata al Puerto.

(1) Los Oficiales que por el espacio de dos meses y medio tuvieron un trato continuo con estos Indios, á pesar de su conato solo pudieron tomar las escasas noticias que se darán, causándoles extraordinaria admiracion la facilidad con que á otros Viageros les bastan dos ó tres dias para enterarse en sus costumbres, leyes, Religion y hasta el idioma.

No es ponderable lo asqueroso que son, pues á mas del desaseo de sus chozas siempre llenas de las conchas del marisco y de los desperdicios de lo que comen, hacen esto mismo con quanto cria su cabeza y con otras inmundicias de su nariz; y así no se podia estar mucho tiempo con ellos sin detrimento del estómago.

Parece indudable que algunas aunque raras veces tienen comercio con los Patagones, como lo indica la identidad de los perros y las pieles de guanaco, que trocarán con estos en cambio de alguna particularidad propia de su pais; pero la suma inferioridad de su fuerza y aun de su talento harán que eviten la familiaridad; y así son en todo diferentes estos Indios de los Patagones, pero semejantes enteramente á los que habitan la Tierra del Fuego.

Figura. Su estatura es regular, inclinándose mas bien á mediana: sus miembros bien proporcionados, ágiles todos ellos á pesar del poquísimo exercicio que hacen: el color cetrino tirando á cobre unos mas obscuros que otros: las facciones de la cara nada tienen de horrible como ni de hermoso: el pelo parece mas bien una clin fina y sutil que cabellos humanos, que seguramente proviene de tener la cabeza siempre descubierta, acaso si lo cuidasen seria bastante fino y largo; su color es negro. Algunos tienen barbas, pero muy claras y esto no es comun.

Las mugeres cuya estatura es algo inferior á la de los hombres no tienen facciones particulares que las distingan; pero sí un sumo recato cubriendo las partes naturales y pechos que son de ordinario grandes y muy caidos: su metal de voz es tan delgado y agudo, que es mucho mayor la diferencia entre los dos sexôs que la que hay entre nosotros.

Su adorno principal consiste en unos bonetes de pluma que solo los llevan los mas ancianos, y en pintarse la cara, piernas y demas miembros con diferentes rayas blancas, roxas y negras, cuyas listas aumentan su fealdad: son muy cuidadosos de esta compostura, y se conocia ponian su estudio particular en ella quando venian á la Fragata. Una piel de lobo marino echada por la espalda, que de ordinario les llega hasta medio muslo y se la amarran á la cintura con una cuerda de tripa de pescado, es el único abrigo y vestido que traen, agregándose un taparrabo de plumas que les cubre las partes naturales: algunas veces suelen meter los pies en un pedazo del pellejo del mismo animal amarrado al modo de una bolsa á la garganta de la pierna. Las mugeres traen esta piel no solo atada á la cintura, sino que tambien la pasan por debaxo de los brazos afirmándola en su cuello; y así logran tapar sus pechos. Vestidos.

Una de las distinciones de las mugeres de todas edades es llevar una atadura muy apretada de tripa de pescado, tanto en las muñecas á manera de brazaletes ó pulseras, como tambien en lo mas delgado de la pierna poco mas arriba del talon.

Así hombres como mugeres traen una cuerda atada en la cabeza en forma de corona que les sujeta algun tanto el pelo y lo demas queda colgando. Al cuello suelen algunos ponerse una especie de rosarios hechos de caracolillos medianamente trabajados, ó en su lugar muchas vueltas de un cordelito hecho á modo de trenza y siempre de tripa de pescado.

Los niños de ambos sexôs de ordinario están en cueros, y es notable lo grande é hinchado del vientre, que parece se pone en el estado natural á me- Niños.

dida que crecen : acaso se podrá atribuir á la ninguna sujecion de faxas; pues á los reciennacidos solo los envuelven ligeramente en unas pieles chicas de lobo marino, y las madres los llevan por lo comun consigo á todas parres, colocándolos en una especie de saco y este metido en la misma piel de la espalda que sirve de vestido á la madre. No es extraño el ver á algunas de estas mugeres con dos niños uno mas grande que el otro colocados así, sin que esta duplicada aunque dulce carga les impida cumplir con las funciones á que estan destinadas.

Alimento. No hay duda que el principal alimento de estos Indios son los mariscos, de que están llenas las playas; y la vida errante que traen se origina de la necesidad de cambiar de sitio quando los consumen, hasta que la naturaleza proveyendo á sus necesidades, vuelve á reproducir con abundancia estos mismos mariscos en los parages donde ya se hacian raros.

Caza. Los venados que se crian en esta Region caerán algunas veces en manos de estos Naturales, como no solo se vió por las pieles sino por carne, que no podia ser de otro animal. Los muchos perros que tienen contribuirán seguramente al logro de esta caza, pero no parece ser muy comun y raras veces la emprenden, no habiéndose notado que muchos de ellos se metiesen en lo espeso del bosque : es de creer, que los esperan en las orillas de los rios adonde suelen venir estos corzos, y entonces auxîliados de los perros los acaban de matar á palos y pedradas, pues sus flechas y demas armas no son á propósito para este género de caza. No se pudo averiguar si esta carne la comen cruda como el pescado ó si la ponen al fuego; pero parece natural que no se dén este

trabajo no teniendo instrumentos ni vasijas propias para preparar la comida.

Las diferentes plumas que poseen manifiestan que las aves no estan exêntas de sus tiros, y como son muy diestros flecheros y honderos es creible que de uno de estos medios se sirven; pero no parece que son muy aficionados á este género de caza, pues nunca se vieron con número crecido de páxaros, cuya carne se infiere que no comen de que nadie notó en sus habitaciones cosa que indicase lo contrario.

Mas comun es entre ellos la pesca, y así estan Pesca. mas diestros. Aunque se ignora como lo hacen, no se puede dudar que se aplican á ella, y aun en dos ocasiones fueron á vender á bordo á la tripulacion bastante porcion de pescado fresco. No tienen red ni anzuelo, y solo se notó que suelen en baxa mar clavar unos palos puntiagudos en algunos parages de la playa formando una especie de pesquera; pero no se puede afirmar que cojan de esta suerte el pescado. No obstante quando salen en sus Canoas llevan unos palos largos y puntiagudos con los quales parece le matan, poniendo en su extremo una especie de carnada colgada de un pedazo de cordel. No fué posible hacerles entender que explicasen su modo de pescar, ni tampoco se logró ver quales eran sus mañas y ardides para este efecto.

Se conjetura que quando atraviesan á la Costa del S. y á las Islas su principal objeto es la pesca de las toninas, bufeos, lobos marinos y ballenas, que rara vez se ven en las del N.: comen cruda la carne de estos indigestísimos animales aunque esté podrida y fétida, y de su grasa hacen una especie de aceyte con que de continuo se

untan, lo que da motivo á que desde muy lejos se perciba la venida de estos Indios, cuyo hedor es insoportable.

Vegetables. Tambien comen y siempre tienen en sus chozas y Canoas canastillos llenos de murtiñas y otras frutas silvestres. Al ver á los de la tripulacion que comian apio enseñaron algunas otras yerbas y raices de que se sustentan asándolas como batatas.

De quantas cosas se les presentaron á bordo solo el sebo y la grasa eran de su verdadero gusto, despreciando la galleta y no queriendo jamas probar el vino.

Sus perros tambien comen marisco, yerbas y pescados, lo que prueba que la mutacion del clima y la necesidad de alimentarse de diverso modo han hecho variar enteramente el apetito de estos animales; pero conservan sus qualidades nativas, y así no dexan de ser las guardias mas vigilantes de estos Indios.

Habitaciones. Sus habitaciones consisten en unas miserables chozas en forma circular compuestas de ramas de árboles, lo grueso clavado en tierra, y lo mas delgado hácia arriba y hácia el centro, los amarran con juncos: la circunferencia de la mayor no pasa de 8 á 10 varas y de 2 su alto: la única abertura ó puerta es baxa y como de la octava parte de la periferia. Quando las habitan las cubren alrededor todas con pieles de lobos marinos, como las sacan de este animal pues no saben curtirlas: dexan descubierto el centro de la parte superior á fin que salga el humo del continuo fuego que mantienen, el qual está siempre en medio, y á su alrededor en algunas chozas suelen poner alguna paja que sirve de cama y silla. Quando se les extingue el fuego le encienden sa-

cándole de dos pedernales, sirviéndoles de yesca unas plumas de páxaros (1).

Sus muebles se reducen á várias pieles de lobo marino, de corzo y algunas de guanaco, que seguramente obtendrán de los Patagones, pues no hay de estos animales en esta parte del Estrecho: unos canastillos de junco, y otros de una especie de esparto: unos jarros de un pie á pie y medio de circunferencia hechos de la misma corteza de que construyen sus embarcaciones, y cosidos sus fondos del mismo modo; estan medianamente labrados, y son capaces de contener qualquiera líquido sin derramarse: tambien tienen unos saquillos de pieles ó de tripas de pescado, en donde guardan diversos polvos con que suelen pintarse, siendo de notar que el color encarnado es para ellos preferente á todos los otros: los rosarios de caracoles ó huesos: las piedras minerales de que sacan fuego; y otras menudencias de esta naturaleza. Tales son los despreciables muebles de estos infelices hombres, y que llevan consigo quando mudan de domicilio. Muebles.

Las Canoas son de la corteza del árbol que dá la resina, cuyo mayor espesor no excede de una pulgada: se componen de tres piezas, formando la de en medio la quilla, roda, codaste y plan de ella; y las otras dos los costados. Es admirable la industria con que pelan estos árboles, no teniendo para este efecto mas instrumento que un pedernal algo puntiagudo y trabajado con que hacen unas cortaduras ó incisiones circulares en los dos extremos del tronco, y despues una de alto á baxo que las une; y á fuerza de paciencia y maña van sacando en una pieza la cáscara de Canoas.

(1) Sarmiento, pag. 229.

todo el tronco del largo que ha de tener la Canoa, que en algunas de un extremo á otro es de 30 á 32 pies, incluyendo la curvidad que tiene la pieza de en medio, que es la que forma la proa y popa: el largo ordinario de estas frágiles embarcaciones es de 24 á 26 pies, su manga 4, y de 2 á 3 su puntal.

Para que esta corteza adquiera la curvidad y figura competente perdiendo la que tiene, sujetan los extremos á dos montones de piedras colocadas por la parte exterior, dexándole así dos ó tres dias en que se vá secando y queda apta para la construccion: colocan despues quasi perpendicularmente á la pieza de en medio las otras dos que sirven de costado, uniéndolas con unas costuras de junco seco y rellenándolas de paja y lodo á fin de impedir en lo posible la introduccion del agua: para dar alguna resistencia á los costados ponen en todo lo largo de la Canoa unos palos en forma de arcos de pipa bien cerrados unos con otros, con lo qual toman la figura de una semielipsoide y forman la regala de los dos costados con dos palos gruesos bien unidos, en cuya regala afirman los arcos que sirven de barengas, uniendo el todo con costuras y amarras de junco seco, y de trecho en trecho tambien colocan unos palitos transversales que hacen el oficio de vaos.

Estando ya en este estado la Canoa revisten lo interior de quasi toda ella con tiras de la misma corteza de un pie de ancho, cuyos extremos se hacen firme en la regala; y para que adquiera facilmente la curvidad que necesita, la calientan al fuego, pues entonces están medio secas, y de esta suerte las aplican al parage conveniente. Ademas de esto forman una especie de emparrado

desde la quarta parte de popa y proa suspendido del fondo como medio pie lo que sirve de cubierta, dexando un espacio vacío en medio para achicar el agua. El emparrado consiste en unas palas puestas á lo largo que descansan en otras transversales. Esto y todo lo demas de la Canoa está cubierto, como se ha dicho, de corteza. Así es la construccion de sus embarcaciones, que á pesar de no estar muy bien trabajadas no dexa de costarles tiempo y fatiga por la falta de instrumentos propios para semejantes obras, que á la verdad es la única en que manifiestan algun talento. No les era desconocida la ventaja de los cuchillos, hachas y clavos, pues desde luego hicieron ver que preferían estos utensilios á qualquier otra cosa: algunos obtuvieron alguna de estas prendas, y aun de pedazos de arcos de pipa procuraban imitarlas.

Muchas de estas Canoas son capaces de contener de 9 á 10 Indios: les dán el movimiento con unos remos á modo de canaletes, que es el exercicio ordinario de las mugeres. Quando emprenden navegaciones largas, que siempre suele ser con viento favorable ó calma, colocan un palito en la proa de la Canoa y aplican á él una piel de lobo marino, que tiene en su extremo superior otro atravesado á modo de verga, sujetando con la mano los extremos baxos de la piel, y esta corta vela les ahorra el trabajo de bogar. En medio de la Canoa tienen algunas piedras con muchas cáscaras de marisco y arena y sobre este cimiento encienden el fuego procurando mantenerle siempre con palitos y ramas proporcionadas. Es de la dotacion de cada Canoa unos jarros como los que se han dicho y que se sirven para achicar el agua que comunmente hacen. Ademas tiene cada una várias betas para amarras hechas de junco y esparto de

diferentes menas y grueso, que se asemejan mucho á las mas delgadas de las que se fabrican entre nosotros de iguales materiales.

Parece imposible que en unas embarcaciones tan débiles y malas se atrevan á hacer las travesías y navegaciones que emprenden en un clima tan poco constante y sujeto á las repentinas variaciones de calmas á vientos impetuosos. No obstante es seguro que con mucha freqüencia atraviesan la canal y navegan largas distancias dentro del Estrecho, como lo prueba la familia que desde Cabo Negro siguió á la Fragata hasta Cabo Redondo, y el haber visto á la boca del canal de S. Gerónimo muchos de los que se habian conocido en Puerto Galante. Tambien transportan en estos buques todo su menage quando pasan de unas partes á otras. Acaso se debe atribuir esta especie de osadía á la gran práctica y conocimiento que tienen del Estrecho; sin embargo de que no es dudable que muchos sean víctimas de su temeridad.

Armas. Sus armas se reducen al arco y flecha, éste toscamente trabajado de palo con una cuerda de tripa de pescado por cuyo medio le hacen tomar la curvidad competente. La flecha tambien es de un palito liso del largo de dos á tres pies; en un extremo está colocado un pedacito de pedernal bien cortado y en forma de corazon, y en él otras dos pequeñas porciones de pluma unidas con una delgadísima correa. No deben ser muy perjudiciales los efectos de esta arma; pero no dexan de despedirlas con una destreza admirable; y se hizo la experiencia que se clavaba en qualquier arbol separándose la piedra de la varita.

Honda. La honda tiene dos usos, uno para despedir la piedra, y otro para amarrarse la piel que traen

á la cintura: el sitio en donde colocan la piedra es de cuero y el cordel de tripa de pescado y lo mismo son todas las que usan.

Dardos.

Tambien suelen tener unos palos de 2½ pies de largo y del grueso de una pulgada, en cuyo extremo está puesta una piedra de la misma hechura que la de las flechas, cuyo largo pasa de dos pulgadas y de un proporcionado grueso : hacen uso de ella como de un dardo lanzándole con la mano.

Chuzo y Arpon.

A muchos se vió una especie de puñal de hueso muy puntiagudos, y los hay de otra figura: los amarran fuertemente á un palo de dos varas, y acaso se sirven de ellos para matar los lobos marinos y arponear las ballenas, pudiéndose comparar á nuestros chuzos, y desde luego no serán menos mortales sus heridas.

Entre los Indios que se vieron en Puerto Galante se hallaron algunas piececitas de fierro aplicadas á mangos de madera imitando aunque groseramente nuestras hachas, escoplos y barrenas, las que seguramente pararon en su poder desde la venida de los últimos Viageros Ingleses y Franceses mas ha de 20 años, de cuyos utensilios aun hacian un caso infinito por lo que les facilitaban sus maniobras.

Guerras.

La destreza con que manejan todas estas armas y las cicatrices que conservan muchos de ellos manifiestan que tienen alguna vez guerra y disensiones entre sí; pero se puede asegurar que no siempre están en rompimiento con sus vecinos, y que los de la Costa del Fuego no son constantemente enemigos de los del Continente, pues se han visto recíprocamente visitarse; y solo algunos motivos transeuntes pueden motivar sus reyertas que llegan á terminarse.

Poblacion.

Es muy dificil de asegurar el número de individuos de que consta cada Tribu ó Familia, y discernir si quando se juntan 60 ó 70, se consideran todos parientes, formando una sola sociedad; pues solo se notó que cada 8 ó 10 viven en una choza y parece que aunque estén muchos mas unidos en un parage, cada familia se compone de este número, y cada una cuida particularmente de su sustento, educacion de sus hijos y de su choza y Canoa.

Funciones de mugeres y hombres.

Las mugeres son las que tienen el encargo particular de recoger el marisco, murtiñas, yerba para el sustento de los habitantes de la choza ó familia á que pertenecen, como asimismo de tener siempre completa la provision de leña y agua para el consumo diario y de achicar y tener lista la Canoa, para cuyo efecto entran muchas veces en el agua hasta la cintura, bogan quando van en ellas, y finalmente crian los hijos, poniendo en esto un precioso cuidado para preservarlos de los funestos accidentes, compañeros de la infancia que entre estos Naturales es menor que en las Naciones civilizadas.

Los hombres se reservan solo para ciertas obras como construccion de Canoas, fábricas de chozas, hacer sus armas y emplearlas en la caza y pesca; pero estos trabajos ni son tan rudos como los de las mugeres ni continuos; y así se les vé de ordinario sentados en cuclillas, que es su situacion favorita alrededor del fuego ó tendidos en las playas en tanto que las otras están en un continuo afan para el sustento de la familia ¡Que diferencia tan notable con otros dominios del Rey! ¿Por ventura habrá en ambas partes exceso? Aunque estos Naturales parece no hacen gran aprecio de sus mugeres y las miran con ojos indi-

ferentes pareciendo que no turbaba su corazon la terrible pasion de los zelos, no gustaban mucho que les acercase la gente de la Fragata.

Se ignora como hacen sus matrimonios y si una muger es comun á dos ó tres hombres, ó hasta qué grado de parentesco observan para no contraerse: solo se notó, que no es proporcionado el número con el de los hombres, pues es el de estos en todas las Familias ó Tribus triplicado. Es muy dificil de explicar con las escasas luces que hay hasta el dia de estas gentes tan enorme desigualdad, que es sin duda uno de los de la corta poblacion. Corto número de mugeres.

Su idioma es dificil y para todos los de la Fragata fué ininteligible: no es muy abundante y enteramente gutural, por cuya razon la misma palabra referida por vários parecia algo diferente; por lo que no solo no se logro comprehender nada de quanto hablaban, pero ni aun repetir sus mismas voces; al contrario de ellos que con la mayor facilidad repetian todas las nuestras. La palabra favorita y que á cada momento proferian era *Pecheri*, que se explicaba como equivalente de la de amigo. Mr. Bougainville distinguió á estos Indios con dicho nombre sin mas motivo que repeticion tan continua. Idioma.

Su caracter parece pacífico y no mal inclinado: nunca intentaron robar, siendo así que la posesion de nuestros muebles é instrumentos debia originar en ellos una vehemente tentacion de adquirirlos por qualquier medio: puede que el no executarlo consistiese mas en la inferioridad que reconocian de su parte que en el principio moral de conocer quan injusto es apropiarse lo ageno. A su docilidad y al sumo cuidado que puso el Comandante Córdoba se debió la Caracter.

completa armonía que reynó en su trato; pero tampoco entre ellos se advirtió disputa, ni manifestaron cólera ni espíritu de venganza. Todas estas virtudes pueden ser efecto de la indolencia y pereza que llega al sumo grado entre ellos, á la que seguramente se debe achacar sus cortos adelantamientos de sociedad y civilizacion. Si estos son mayores males que el amable bien de la concordia que les proporciona, es qüestion que dexamos á los Filósofos.

La curiosidad que es uno de los caracteres universales del hombre, no tiene cabida entre los hombres del Magallanes. Ninguna admiracion les causaba lo que se les presentaba, ni aun procuraban exâminarlo. Para admirar las obras del arte es preciso tener ideas elementares de ellas; y estos Indios miraban lo mas primoroso y trabajado como las Leyes de la Naturaleza y sus Fenómenos, no haciendo diferencia del compuesto arbol de un Navío á los que producía su territorio. En algun modo debe mortificar al presuntuoso Europeo, que despues de irlos á buscar con tantos peligros cree se humilla mucho quando trata con estos semejantes, la alta indiferencia con que sin entrar en el parangon miran estos indolentes Americanos los mayores esfuerzos de su industria y talento.

Nada se puede afirmar de sus constituciones civiles ni forma de gobierno. En los que se trataron en Puerto Galante no se advirtió que hubiese entre ellos señal alguna de subordinacion que reconociese en alguno mando ó superioridad, como se notó en el Puerto de la Hambre, y aun es muy leve entre los primeros el respeto que la juventud manifestaba á los ancianos, sin saber á qué atribuir esta diferencia en una misma especie de

Indios enteramente semejantes en las demas costumbres y método de vida. Tampoco se conoció en su trato el menor rastro de culto religioso.

Si la supersticion es hija de la ignorancia deben ser estos estúpidos Indios en extremo supersticiosos; pero la única accion que se conjeturó poder provenir de este orígen es, que quando les duele alguna cosa aplican la mano á la parte incomodada, y despues soplan con ella mirando al Cielo. La primera vez que alguno venia á bordo murmuraba entre dientes unas palabras, sin hacer caso de nadie ni pararse durante algunos momentos en nada, lo que sin duda tiene alguna relacion con su culto.

Mr. de Bougainville refiere este pasage que copiamos entero por la conexîon que tiene con este asunto y por lo que da á conocer á estos Naturales. "En una de las ocasiones que saltaron á ,, tierra se juntaron todos los salvages con mucha ,, alegría; pero separaron á sus mugeres, á las ,, quales no querian se llegase: uno de los mu- ,, chachos de casi 12 años, y el único cuya pre- ,, sencia fuese interesante, fué sobrecogido de un ,, fluxo de sangre acompañado de fuertes convul- ,, siones. El infeliz habia estado á bordo de la ,, Estrella donde le habian dado pedazos de vidrio ,, y espejos, no previendo el funesto uso que haria ,, de este regalo. Tienen el hábito de introducir ,, en la garganta y narices pedacitos de talco, por- ,, que acaso la supersticion presta alguna virtud á ,, esta especie de talisman, ó acaso le miran co- ,, mo un preservativo de alguna incomodidad que ,, padecen; y el muchacho hizo verosimilmente el ,, mismo uso con el vidrio, pues tenia las encías ,, y el paladar cortado en muchos parages y casi ,, sin cesar se desangraba.

,, Este accidente extendió la consternacion y
,, desconfianza: sospecharon sin duda algun maleficio, porque el primer acto del saludador que se apoderó del muchacho fué despojarle al punto precipitadamente de una casaca de lienzo que se le habia dado: quiso restituirla á los Franceses, y no habiendo querido tomarla se la arrojó á los pies. Es verdad que otro salvage, que sin duda gustaba mas de los vestidos que temia á los encantos la recogió al instante.

,, El Ensalmador tendió el muchacho de espaldas en una de las chozas y se puso de rodillas entre sus piernas: se doblaba sobre él, y con la cabeza y las dos manos le apretaba el vientre con toda su fuerza gritando continuamente sin que se pudiese distinguir nada articulado. De quando en quando se levantaba y parecia coger la enfermedad con las manos juntas y las abria luego en el ayre soplando como si quisiese arrojar un mal espíritu; y mientras una vieja llorosa chillaba al oido del enfermo hasta ensordecerle, y él parece que sufria tanto con el mal como con el remedio. El curandero le dió alguna tregua para ir á tomar su vestidura de ceremonia y despues empolvados los cabellos y adornada la cabeza con dos alas blancas bastante parecidas al bonete de Mercurio empezó otra vez sus funciones con mas confianza y con el mismo ningun efecto. Nuestro Capellan administró furtivamente el Bautismo al muchacho que empeoraba: sabiendo yo lo que pasaba fuí con Mr. de la Porte, nuestro Cirujano mayor, que hizo llevar un poco de leche y tipsana emoliente: quando llegamos estaba el paciente fuera de la choza: su Médico, á quien se habia unido otro del mismo jaez, empezó de nuevo su ope-

„ racion sobre el vientre , los muslos y las espal-
„ das de la pobre criatura que daba lástima verla
„ martirizar y sin quejarse : su cuerpo estaba ya
„ todo acardenalado y los Médicos continuaban
„ todavía su bárbaro remedio con un tropel de
„ conjuraciones. El sentimiento del padre y la
„ madre , sus lágrimas , el vivo interes de toda la
„ Tribu , interes que se manifestaba por señales
„ no equívocas y la tolerancia del muchacho , cau-
„ saban el mas vivo espectáculo. Los salvages co-
„ nocieron sin duda que les acompañábamos en sus
„ penas , pues se empezó á disminuir su descon-
„ fianza dexándonos acercar al enfermo , y el Ci-
„ rujano exâminó su boca ensangrentada , que el
„ padre y otro chupaban alternativamente : costó
„ mucho persuadirles el uso de la leche : fué ne-
„ cesario probarla muchas veces , y á pesar de la
„ invencible oposicion de los saludadores el pa-
„ dre se determinó á hacerla beber á su hijo , y aun
„ aceptó el regalo de la cafetera llena de tipsana
„ emoliente. Sus curanderos manifestaron zelos de
„ nuestro Cirujano , á quien no obstante parece
„ que reconocian por un hábil Saludador , y aun
„ le abrieron un saco de cuero que llevan siem-
„ pre colgando al pescuezo y que contiene el bo-
„ nete de pluma , polvos blancos , talcos y otros
„ instrumentos de su arte ; pero apenas los miró
„ quando lo cerraron al punto. Notóse que en
„ tanto que uno trabajaba para conjurar el mal
„ del doliente , el otro no parecia ocupado sino en
„ prevenir por sus encantamientos el efecto de la
„ malaventura que sospechaba habíamos echado en
„ ellos.

„ Al anochecer volvimos á bordo dexando al
„ muchacho mejor ; no obstante un vómito conti-
„ nuo que le atormentaba nos hizo aprehender que

,, habia tragado el vidrio y despues hubo moti-
,, vo de creer, que nuestra conjetura tenia mu-
,, cho fundamento. Como á las dos de la madru-
,, gada se oyeron alaridos repetidos y al ama-
,, necer aunque hacia un viento horroroso dieron
,, la vela los salvages. Huian sin duda de un lugar
,, manchado con la muerte y con funestos Ex-
,, trangeros que creian no haber venido sino para
,, destruirlos. Jamas pudieron montar la punta O.
,, de la Bahía : en un instante de calma volvie-
,, ron á intentarlo, y un fugada violenta les hizo
,, enmararse y dispersó sus débiles buques ¡Qué
,, ansiosos estaban de alejarse de nosotros! Aban-
,, donaron una de sus Piraguas, que necesitaba ca-
,, rena. *Satis est gentem effugisse nefandam.* Lle-
,, varon la idea de ser nosotros unos entes ma-
,, lignos ¿pero quién no les perdonaría su resenti-
,, miento en esta coyuntura? ¡Qué pérdida en efecto
,, para una sociedad tan poco numerosa no era un
,, adolecente ya libre de todos los peligros de la
,, infancia!" ¡Y que dignos de conmiseracion, pues sin disfrutar la benéfica medicina sufren solo su charlatanería!

Si en el Universo exîsten hombres que se hallen en el estado primitivo de la Naturaleza son sin duda estos Indios de que acabamos de hablar, los mas miserables y estólidos de las criaturas humanas, nacidos para gastar sus dias errantes en unos desiertos horribles, sin otra habitacion que una desdichada choza, en la que el viento, la lluvia y la nieve penetran por todas partes, quasi en cueros vivos, destituidos de las comodidades que suministran las artes mas groseras, faltos de todos los medios y métodos para preparar su alimento. Y si tal se presentaron en la estacion mas benigna de aquella comarca ¿á qué angustias no estarán ex-

puestos en lo crudo de un Invierno de 9 meses, privados de la saludable vista del Sol por 18 horas y con tantos aumentos de penalidades y ninguno de los medios de resistirlas? Este triste objeto del estado rudo de la especie humana es la mejor respuesta á los extravagantes, que disfrutando todos los bienes de la sociedad no cesan de declamar contra ella, sin dexar por eso de ser los que la buscan con mas ansia.

Con todo estos desventurados Indios á quienes falta este conocimiento viven contentos sin extender la esfera de sus deseos mas allá de los que pueden satisfacer: no sienten con viveza la falta de tantas cosas, que siendo verdaderamente en sí de pura convencion el hábito ha hecho ya entre nosotros de primera necesidad; y nos aventajan sin duda en que teniendo tan pocos apetitos es muy verosimil que los satisfagan todos. Es incalculable lo que ganan en estar exêntos de la inquietud de los continuos é inútiles esfuerzos para satisfacer la multitud de deseos de nuestros corazones. Acaso esto solo compensa las incomodidades de su amarga situacion, y tiene entre ellos y nosotros la balanza del bien y del mal en la proporcion que nos la dá la Naturaleza.

§. IV.

Resolucion del Problema sobre poblar el Estrecho.

LA seria lectura de todo lo antecedente es la mejor solucion de este Problema. El triste éxîto de las Colonias establecidas por Sarmiento es un argumento irrefragable de quan dificultoso es man-

tener una poblacion en la parte mejor del Estrecho y aun es menos á propósito el terreno montuoso para producir las cosas necesarias á la vida que hayan menester calor y sequedad. Aunque á esfuerzos del arte y con grandes dispendios se formase un establecimiento, lo dificil de ser socorrido continuamente no la haria permanente, y mas no siendo de alguna utilidad.

Muchos no obstante han opinado que se poblase el Estrecho, y entre varios proyectos exîste uno en la Biblioteca Real (1) que se presentó á Felipe V. por Mr. Manuel Govin, Presbítero, Bachiller de la Facultad de París, Comendador de las Ordenes Militares del Carmen y S. Lázaro, Arcediano de la Catedral de Dol &c. &c. en que hace presente que habiendo sido de la primera Expedicion Francesa de Mr. Gennes y de otras dos á la Costa Patagónica hasta el año de 1709, con el designio Apostólico de convertir á los Indios del Magallanes se preparaba á volver en 1714, y teniendo para ello embarcada su Librería y baxilla de plata fué detenido por *une Lettre de Cachet;* pero dexando y vendiendo todos sus empleos se habia presentado á S. M. pidiendo auxîliase tan santa empresa y poblase al Magallanes: dá para esto diez motivos y como son las razones que se ofrecen á los muchos que han tenido el mismo pensamiento, las referirémos con sus obvias satisfacciones, omitiendo las que por serlo demasiado no lo necesitan.

I. *La conversion de un sin número de almas*

(1) Sala de MSS. estante J. en un legajo rotulado: várias copias pertenecientes á Indias; está en primer lugar esta con 22 páginas, y se titula: *Observaciones sobre la necesidad de poblar en el Estrecho de Magallanes.*

tan recomendada en la Bula de Alexandro VI. Ya se ha visto quan corta es la poblacion del Magallanes y quan distantes sus míseros Colonos de reducirse á sociedad.

II. *Que es añadir á la Corona de España otro Reyno y lo mejor de las Indias.* La antecedente lectura es la mejor contestacion de una hipérbole tan desmedida.

III. *Quitar á los Extrangeros que se establezcan baxo el pretexto de* primo occupanti, *como yá lo tenian concedido á várias Compañías los Ingleses en el art.* 10. *de su Compañía de Indias Orientales. Holanda lo mismo y Francia tomó en* 1699 *posesion del Estrecho en nombre de su Compañía del S.* El éxîto de estas Posesiones tantas veces repetidas por los Ingleses, y el ver que con tantos anhelos desde el viage de Drake jamas han emprendido hacer un establecimiento, es una prueba convicente de que temen tenga un fin tan desgraciado como el de Sarmiento con tantas menos proporciones de ser socorridos, pudiéndose asegurar que nadie envidiaría el caro blason de tener habitantes en los últimos confines del Continente austral, muy seguros como hasta ahora lo ha manifestado la experiencia, que ninguna Nacion Europea medita en usurpar los derechos incontrastables que tenemos sobre esta parte la mas despreciable y desdichada del Orbe.

IV. *Que establecidos los Hereges lo serian los Indios.*

V. *Unidos unos y otros se rebelarían en la primera guerra, se harian dentro de poco dueños de Chile: y ¿ qué se hace el Perú, que saca toda su manutencion de este Reyno?* El que conozca el pais que tendrian que atravesar este miserable peloton de Indios desnudos y de Europeos tan infelices

como ellos, con las demas circunstancias locales y estado del Reyno que debia ser presa de estos enemigos, conocerá al punto quan lejos de verosimilitud está este temor.

VI. *La introduccion del Comercio ilícito.* Si fuera este solo el conducto del contrabando, no costaría tanto al Gobierno sostener los medios de quitarle.

VII. *En tiempo de Guerra podrán apresar quantas embarcaciones tiene el Mar del S. así por estar indefensos, como porque no hay un solo Puerto, solo Valparaiso y Valdivia en Chile y eso en mal estado.* Es bien notorio que no son las Esquadras que puede mantener el Magallanes las que originan tales sustos, ni que se desvanecerian con poblarle. Mientras mas se adelante la navegacion, mas horror se cobrará á este tortuoso pasage.

VIII. *Que con esto los del Perú se verian precisados á allanarse á lo que quisiesen.*

IX. *Los riesgos á que quedaba expuesta la Nao de Filipinas.*

X. *Que se debian arreglar á esta Colonia 2 Navichuelos, uno de 300, y otro de 200 toneladas que le llevasen lo preciso y mas que todo para fábrica de sus Navíos, y por si S. M. quiere fabricar allá los suyos, pues no hay parte en el mundo donde se pueda tener mejor astillero.* Sería agraviar la inteligencia de los Lectores contestar á esta supuesta ventaja, pues está de bulto la desproporcion entre una Colonia que se mantendria con dos Navichuelos al año, y los gigantes proyectos que debia verificar. De un sitio el mejor del mundo para astillero solo se sabe hasta ahora que hay buena leña para quemar.

Dice Mr. Jovin muy bien, que no debia ser obstáculo para poblar el Magallanes no descubrir este camino á los Extrangeros, pues entonces le

sabian mejor que los Españoles; y el ningun uso que han hecho de esta notícia convence de su ninguna importancia.

Se olvida en este catálogo del único motivo que pudiera hacer costear una Colonia ; y era mantener Prácticos y auxîlios para los que atravesasen el Estrecho ; pero demostrado ya párrafo VII. de la Primera Parte que no conviene escoger este rumbo para el Pacífico , no queda razon alguna ni de utilidad ni de conveniencia , ni de política que obligue á nadie al duro castigo de renunciar á su patria para poblar en el Estrecho de Magallanes.

RECH

MBRE
Estrecho
4.' Occident.

ARO

DEL ESTRECHO POR

OCCID. DE CADIZ.

helot.